Fernand Braudel

# mediterana și lumea mediteraneană în epoca lui filip al II-lea



Editura Meridiane

FERNAND BRAUDEL
*La Méditerranée et le monde méditerranéen*
*à l'époque de Philippe II*

Quatrième édition

Fernand Braudel

# mediterana și lumea mediteraneană în epoca lui filip al II-lea

*Volumul II*

Traducere de
MIRCEA GHEORGHE
Prefață de
ALEXANDRU DUȚU

EDITURA MERIDIANE
BUCUREȘTI, 1985

**Pe copertă:**

**VITTORE CARPACCIO (către 1465—1526?)**
***Legenda Sfintei Ursula: Plecarea logodnicilor,* detaliu**
**Veneția, Galleria dell'Accademia**

IV

# UNITATEA FIZICĂ: CLIMATUL ȘI ISTORIA

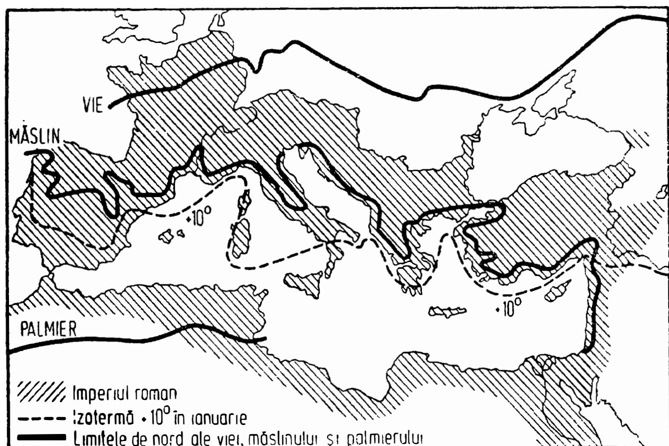
*... peregrinările lui Ullise fără a ieși dintr-un singur climat*

J. de BARROS, *Asia*, I, IV, p. 160

Acestei lumi întinse, eterogene și slab delimitate, pe care tocmai am descris-o pe larg, nu i se poate recunoaşte o altă unitate decît aceea a unei zone de întîlnire a societăţilor umane, a unui aliaj de istorie[1]. Cu toate acestea este de o importanţă decisivă faptul că în miezul acestei unităţi umane într-un spaţiu mai restrîns decît cel ocupat de ansamblu se manifestă o puternică unitate fizică, un climat unificator al peisajelor și al modurilor de viaţă. Atlanticul îl explică prin contrast: și el este, desigur, o unitate umană, şi anume, cea mai viguroasă din lumea actuală; și el semnifică, la fel, o răspîntie și un aliaj. Dar complexului oceanic îi lipseşte acel suflet monocrom, acel tărîm de lumină egală care strălucește în centrul Mediteranei. Oceanul, dintr-un capăt la altul, oferă culorile tuturor climatelor pămîntului.

Mediterana măslinului se reduce, fără îndoială, la înguste fîșii continentale, la ogoare neînsemnate lipite de mare. Dacă acest spaţiu nu reprezintă întreaga lume mediteraneană a istoriei, rămîne hotărîtor faptul că organismul mediteranean este ritmat, în centrul său, de un nivel uniform al vieţii şi climatului, atît de specific, încît el sin-

gur desemnează în mod curent calificativul de „mediteranean". Dar cum să nu extindem granițele unei asemenea delimitări cîtă vreme ea marchează pe parcurs toate frămîntările care ajung pînă în lumea mediteraneană sau care pleacă din ea? Și aceste




**19. „ADEVĂRATA" LUME MEDITERANEANĂ, DE LA MĂSLINI LA MARILE OAZE**

**Limita plantațiilor cu palmieri este cea a marilor oaze. Limita palmierului-curmal. Limita palmierului-curmal, izolat sau încă în grupuri mici se stabilește mult mai la nord (vezi harta nr. 15).**

ținuturi înguste înconjoară întreaga suprafață a mării. Climatul mediteranean nu se limitează deci la contururile lor ci este totodată și climatul întinderilor lichide. Cîte lumi identice sau aproape identice nu se află pe țărmurile unor ținuturi pe cît de îndepărtate tot pe atît de deosebite în întregul lor, precum Grecia, Spania, Italia, Africa de nord și cum respiră aceste lumi în același ritm, schimbîndu-și, fără să sufere de înstrăinare, oamenii și bunurile! Aceste identități vii implică unitatea vie a mării, sînt cu totul altceva decît un decor frumos.

# 1. UNITATEA CLIMATICĂ

Deasupra lumii mediteraneene a uscatului și a mării, se desfășoară o lume mediteraneană a văzduhului lipsită aproape cu totul de legături cu peisajele de jos, independentă, în fond, de condițiile fizice locale. Ea este construită din afară printr-o dublă respirație: cea a Oceanului Atlantic, vecinul său din vest, și cea a Saharei, vecinul său din sud. Mediterana nu este responsabilă pentru cerul care o luminează[1].

## *Atlanticul și Sahara*

În acest tărîm insuficient închis doi făurari se află, pe rînd, în acțiune: Sahara aduce uscăciunea, luminozitatea, cerul nesfîrșit și albastru; Atlanticul, atunci cînd nu-și risipește fără măsură norii și ploile, desfășoară din belșug acea brumă cenușie, acea pulbere de apă, mai răspîndită decît se crede în văzduhul mediteranean în timpul iernii. Pictorii orientaliști de la început ne-au înșelat multă vreme cu paletele lor sclipitoare. În octombrie 1869, Fromentin, îndepărtîndu-se cu vaporul de Messina, notează pe drept: „cer noros, vînt rece, o furtună trecătoare, cîteva picături de ploaie pe tendă. E trist, parcă am fi în Baltica“[2]. Încă din februarie 1848 el fugise spre Sahara din fața cenușiului obsedant al iernii mediteraneene: „nu a existat, scrie el, nici un răgaz anul acesta între ploile de noiembrie și marile ploi de iarnă care ținură trei luni și jumătate, aproape fără o zi de repaus“[3]. Fiecare algerian a avut o dată sau alta prilejul să vadă vreun nou venit speriindu-se în fața ploilor torențiale din Alger.

Adevăr dintotdeauna și de pretutindeni. La Florența, notează un memorialist, la data de 24 ianuarie 1651[4], sînt cinci luni de cînd

durează vremea urîtă, *per avere durato a piovere quasi cinque mesi*. Cu un an înainte[5] Capua fusese copleșită de ploi torențiale. De fapt nu există nici o iarnă în care fluviile să nu spargă digurile sau în care orașele să nu fie supuse grozăviilor și dezastrelor inundațiilor. Veneția, desigur, mai mult decît oricare altul: în noiembrie 1493[6], pagubele sale sînt enorme, *quasi mezo million di ducati**; la 18 decembrie 1600, într-o catastrofă identică, digurile, casele, magazinele particulare de la parter, și cele publice de sare, grîu, mirodenii, au suferit mari pierderi, *con danno di un million d'oro***, ceea ce dovedește și că, între timp, prețurile au crescut[7].

Iarna, sau mai exact, în perioada dintre echinoxul din septembrie și cel din martie, triumfă influențele atlantice. Anticiclonul din Azore îngăduie trecerea depresiunilor atlantice care sosesc unele după altele, în lungi șiruri procesionare în apele calde ale Mediteranei, fie că provin din golful Biscaya și străbat dintr-un salt Aquitania, fie, aidoma corăbiilor, apar în Marea Interioară prin strîmtoarea Gibraltar și de pe coastele Spaniei . . .

Oricare ar fi poarta de intrare, ele traversează Mediterana de la vest la est cu mare iuțeală și transmit climatului de iarnă o instabilitate extremă. Depresiunile atlantice aduc ploaia, provoacă schimbări bruște ale vînturilor, frămîntă la nesfîrșit marea care, sub rafalele mistralului, ale vîntului din nord-vest și borei este adesea atît de albă din pricina spumei, încît pare o cîmpie imensă acoperită de zăpadă „presărată cu cenușă", spune un călător din secolul al XVI-lea[8]. Deasupra orașului Toledo, datorită umidității atlantice, iarna este răspunzătoare pentru acele ceruri

---

* aproape o jumătate de milion de ducați (limba italiană — N. tr.).

** pagubă de un milion de ducați (limba italiană — N. tr.).

înnorate, patetice, amestec de furtună și lumină pe care le-a pictat El Greco...

În felul acesta, în fiecare an, Atlanticul împinge, de multe ori cu violență, pustiul departe spre sud și spre est. Iarna plouă la hotarele algeriene și uneori în inima Saharei. Plouă pînă la munții Arabiei occidentale. Anti-deșertul nu este Mediterana, cum scrie Paul Morand ci de fapt Oceanul Atlantic.

În preajma echinoxului de primăvară iarăși se schimbă totul și destul de brusc, către perioada în care, potrivit calendarului maghrebin, vremea devine favorabilă altoirii pomilor și cînd se aud primele triluri ale privighetorii[9]. O adevărată primăvară aproape că nu există: opt zile trecătoare care fac să țîșnească brusc frunzele și florile. Îndată ce contenesc ploile de iarnă deșertul începe astfel să ocupe suprafața mării, inclusiv munții din jurul ei pînă pe culmi. El se desfășoară spre vest dar mai ales spre nord, depășind limitele cele mai avansate ale lumii mediteraneene. În Franța, Alpii meridionali sînt învăluiți în fiecare vară de aerul fierbinte al sudului, care ajunge din belșug și în culoarul Ronului, traversează pieziș bazinul Aquitaniei și adesea, dincolo de regiunea Garonei și îndepărtatele coaste meridionale ale peninsulei Bretagne sînt atinse de o secetă crîncenă[10].

Vara toridă domnește atunci fără opreliști în centrul ținutului mediteranean. Marea, uleioasa mare din iulie și august, este uimitor de calmă; bărcile se avîntă în larg și galerele joase pe apă se aventurează fără teamă dintr-un port în altul[11]. Vara este perioada favorabilă circulației maritime, pirateriei și războiului.

Cauzele fizice ale acestui anotimp dogoritor sînt simple. O dată cu urcarea soarelui spre nord, se dezvoltă din nou anticiclonul din Azore; zăvorul fiind pus, înaintarea depresiunilor ciclonice către est s-a întrerupt.
9 Acest zăvor nu va fi ridicat decît la apro-

pierea toamnei. Atunci va reîncepe invazia atlantică.

## *Un climat omogen*

Limitele *extreme* ale unui asemenea climat trebuie situate destul de departe de țărmurile Mediteranei dacă le împingem, pe de o parte, peste întreaga Europă, pînă în regiunile lovite vara de seceta sahariană și, pe de alta, în Asia și Africa, pînă în zonele pe care le afectează, în timpul iernii, ploaia depresiunilor atlantice, în mijlocul imenselor ținuturi de stepă. Dar cine nu observă exagerarea unor asemenea prea largi frontiere? Climatul mediteranean nu înseamnă unul sau altul dintre excesele pe care tocmai le-am indicat ci suma, suprapunerile și combinația lor exactă. E suficientă accentuarea uneia dintre componente pentru ca el să se deformeze, să treacă spre est ori spre sud într-un climat de stepă sau de deșert, iar în celălalt sens, spre nord, să alunece către un climat cu predominarea vînturilor din vest. Autenticul tărîm al climatului mediteranean reprezintă deci o zonă destul de îngustă.

De fapt, e greu să-i analizăm granițele. Ar trebui acordată atenție celor mai mici aspecte și nu doar celor fizice. Climatele nu se constată exclusiv prin obișnuitele măsurări ale temperaturii, presiunii, vînturilor sau ploilor, ci se transpun în sol, prin mii de semne. André Siegfried sugerează acest adevăr în legătură cu Ardèche[12]. Leo Larguier îl indică pentru limitele dintre Languedoc și Lozère[13], J. L. Vaudoyer, pentru trecerea între diversele ținuturi provensale[14]. Dar toate sînt chestiuni de amănunt și la nivelul întregii lumi mediteraneene, observația repetată a geografilor rămîne, indiscutabil, valabilă: climatul mediteranean se încadrează între limita măslinului și cea a marilor plantații de palmieri.

Înscriem deci în interiorul acestor frontiere Peninsula Italică (sau, mai curînd, Appenină) Grecia, Cirenaica, Tunisia și, în alte părți, îngustele fîșii de pe țărmuri, a căror lățime nu depășește 200 km căci ecranele munților apar foarte repede. Climatul mediteranean nu este, adesea, decît un climat de ținut în spalier sau de țărm, în jurul mării, un mănunchi îngust de fire ca acea fîșie de coastă pe care o întîlnim în Crimeea: smochinul, măslinul, portocalul, rodiile se dezvoltă aici în adîncul uscatului[15], nu mai departe totuși de zona meridională a acestei peninsule.

Dar decorul îngust care ne preocupă este, tocmai datorită dimensiunilor sale reduse, de o incontestabilă omogenitate de la nord la sud ca și de la est la vest.

De la nord la sud, la scara globului, acest țărm nu este decît o fîșie longitudinală fără o mare suprafață. Cea mai notabilă lățime este de 1100 km, din capătul Mării Adriatice pînă pe coasta tripolitană și este cu totul neobișnuită. În fapt, marile lățimi variază, în medie, între 600 și 800 km pentru bazinul oriental, 740 km din Alger la Marsilia. Suprafețele maritime și continentale formează împreună un lung fus de o parte și de alta a paralelelor de 37 și 38 de grade latitudine nordică. Amplitudinea abaterilor în latitudine este slabă. Ea explică, fără îndoială, contrastele dintre țărmurile nordice și sudice, primele mai puțin calde decît celelalte. Diferența medie de temperatură este de 4°C între Marsilia și Alger. Izoterma de 10°C, în ianuarie, urmează aproximativ marea axă a mării, secționînd sudul Spaniei și al Italiei — ținuturi mai mult africane decît europene. În general lumea mediteraneană are pretutindeni, sensibil, același climat „geometric".

De la est la vest se remarcă unele variații, datorate faptului că umiditatea atlantică este mai slabă și aportul ei, mai tardiv pe măsură ce ne deplasăm spre estul mării.

Aceste variații au și unele și altele importanța lor. Într-o epocă în care climatologii sînt preocupați de amănunte, lumea mediteraneană le apare, justificat, ca o familie de climate distincte unele de altele. Dar deosebirile nu suprimă înrudirea și incontestabila lor unitate. Or pentru istorie, nu este indiferent dacă aproape peste tot regăsim aceleași climate și aceleași ritmuri ale anotimpurilor, aceeași vegetație, aceleași culori și, arhitectura geologică favorizîndu-le, aceleași peisaje, asemănătoare pînă la obsesie; și în definitiv aceleași moduri de viață. Pentru Michelet, Languedocul interior și „pietros“ evocă Palestina. Pentru sute de scriitori, Provence este mai grecească decît Grecia dacă nu cumva și adevărata Grecie nu trebuie aflată pe vreuna dintre coastele Siciliei. Insulele Hyères n-ar putea fi mutate printre Cyclade, sub rezerva că sînt mai înverzite.[16] La fel, lacul Tunis amintește laguna din Chioggia. Marocul este o Italie mai încinsă de soare[17].

Pretutindeni descoperim ca o fiică a climatului și istoriei aceeași trinitate: grîul, măslinul, vița de vie, adică aceeași economie agrară, aceeași victorie a oamenilor asupra mediului natural. Pe scurt, regiunile mării nu sînt complementare unele față de altele.[18] Ele reproduc aceleași grînare, crame, mori de vînt, aceleași unelte, turme, de multe ori aceleași tradiții agricole, aceleași preocupări cotidiene. Ceea ce prosperă într-un loc, trebuie să reușească și ceva mai departe. Regiunile mării din secolul al XVI-lea produc, toate, ceară, lînă, piei *montonini* sau *vacchini**, cultivă, sau au posibilitatea să cultive, dudul și să crească viermi de mătase. Toate sînt, fără excepție, patrii ale viței de vie și vinului, chiar și în ținuturile musulmane. Cine a cîntat vinul mai mult decît poeții Islamului? Există viță de vie[19] la Tor în Ma-

* de oaie sau de vițel (lb. ital. — N. tr.).

rea Roșie, și pînă în îndepărtata Persie unde vinul de Shiraz este vestit.

Identitate a producției: asta înseamnă și posibilitatea aprovizionării din oricare dintre ținuturile mării. Există, în secolul al XVI-lea, grîul din Sicilia și grîul din Tracia; vinul *greco* sau *latino* din Neapole, cel de-al doilea mai din belșug decît primul[20] și vinul cu care sînt umplute numeroasele butoaie la Frontignan; există orezul din Lombardia, dar și cel din Valencia, cel din Turcia, dar și cel din Egipt. La fel, lînă din Balcani și din Africa de nord — ca să comparăm produsele de calitate modestă.

Ținuturile mediteraneene se concurează deci, sau ar trebui să se concureze: ele au mai multe de schimbat în afara zonei lor climatice decît în interiorul ei. Este adevărat, dar secolul al XVI-lea este o epocă de schimburi puțin voluminoase, de compensații modeste, la scurtă distanță. Trebuie să te descurci cum poți între vecini, între regiunile bogate și cele sărace în oameni, marea problemă fiind aprovizionarea orașelor, în căutare de orice se poate mînca și transporta fără pierderi prea importante, de la sacii cu migdale de pe coasta provensală, pînă la butoaiele de pește, de thon sau de carne sărată, pînă la sacii cu bob din Egipt, fără a se uita butoiașele de ulei și grîu, marfă îndeosebi căutată... Similitudinea producției nu stînjenește deci, așa cum am putea crede, schimburile în interiorul lumii mediteraneene, cel puțin în secolul al XVI-lea.

Sub raport uman, unitatea climatică[21] antrenează multe alte consecințe. Foarte devreme ea a pregătit calea apariției unor civilizații agricole identice. Începînd cu primul mileniu înaintea erei noastre, civilizația măslinului și a viței de vie va depăși limitele orientale ale mării în direcția vestului. Această uniformizare fundamentală a fost deci do-

bîndită din epoci îndepărtate. Natura și omul au realizat-o împreună.

Ca urmare, în secolul al XVI-lea, un mediteranean, de oriunde ar fi, nu se simte niciodată dezrădăcinat pe țărmurile Mării Interioare. Cîndva, da, în timpurile eroice ale primelor călătorii feniciene sau grecești din Antichitate, colonizarea a fost o dramă, dar nu și mai tîrziu. A fi colonist înseamnă de atunci încoace să ai aceiași copaci, aceleași plante, aceleași peisaje înaintea ochilor, aceeași hrană pe masă. Înseamnă să trăiești sub același cer și să regăsești anotimpurile cu care ești obișnuit.

Dimpotrivă, cînd un mediteranean părăsește ținuturile Mediteranei, se lamentează și se neliniștește; așa se întîmplă că soldații lui Alexandru Macedon cînd acesta depășește Siria și înaintează spre Eufrat[22]; sau acei spanioli din secolul al XVI-lea, în Țările de Jos, consternați că sînt învăluiți în „cețurile nordului".

Pentru Alonso Vázquez și spaniolii timpului său (și desigur pentru cei dintotdeauna) Flandra este „țara unde nu crește nici levănțica, nici cimbrișorul, smochinul, măslinul, pepenele, migdalul; unde pătrunjelul, ceapa, lăptuca nu au nici suc și nici gust; unde mîncarea se pregătește, de necrezut, cu unt din lapte de vacă în loc de ulei . . ."[23]. Cardinalul de Aragón care ajunge în Țările de Jos cu bucătarul și proviziile sale în 1527 este de aceeași părere: „Din cauza untului și a lăptăriei care se întrebuințează mult în Flandra și Germania, conchide el, aceste țări sînt pline de leproși"[24]. Ciudate țări, într-adevăr! Cutare cleric italian eșuat la Bayeux în Normandia, în timpul verii din 1529 se consideră *for del mondo**[25].

Iată cum se explică ușurința cu care mediteraneanul circulă din port în port; nu e vorba niciodată de o veritabilă transplantare ci

* în afara lumii (lb. ital. — N. tr.).

doar, cel mult, de o mutare și noul locatar se simte în largul său în casa în care sosește. Să privim, prin comparație, ce va însemna pentru iberici epuizanta colonizare a Lumii Noi. Istoria tradițională păstrează, cu mai multă sau mai puțină verosimilitate, numele acelora care, bărbați sau femei, au fost cei dintîi în Peru sau, cum i s-a spus, Noua Spanie cultivatori de grîu, măslini și viță-de-vie. Nu fără curaj și în ciuda ostilității climatului și a solului, acești mediteraneeni au încercat să refacă o lume mediteraneană sub tropice. Dar zadarnic: civilizația agrară și alimentară a țării natale nu avea cum, în pofida succeselor sporadice, să găsească un teren favorabil, în America hispano-portugheză, zonă a porumbului, a maniocului, a rachiului de agavă, în curînd a alcoolului din zahăr... O aprovizionare transoceanică provenind din Peninsula Iberică va sluji să mențină, artificial, în Lumea Nouă această civilizație alimentară a Mării Interioare, de unde acele nave încărcate cu vin, făină, ulei care vor părăsi Sevilla și Lisabona îndreptîndu-se spre celălalt țărm al Oceanului[26].

Totuși numai omul mediteranean s-a răspîndit în aceste ținuturi noi; poate pentru că el s-a adaptat dinainte la condițiile aspre ale unui climat — cel al Mediteranei — nu totdeauna îngăduitor cu organismul uman, la fel cum s-a călit prin lupta sa contra malariei endemice și a urgiei regulate a ciumei, poate, de asemenea, pentru că a fost totdeauna în ținutul său natal format la marea școală a sobrietății și frugalității. Climatul în aparență primitor al lumii mediteraneene este uneori dur și nimicitor. Și el reprezintă filtrul care împiedică răspîndirea pe țărmurile mării calde a oamenilor din locuri îndepărtate. Au ajuns ușor, în chip de cuceritori (barbari ieri, îmbogățiți astăzi) dar cît timp rezistă „verilor devorante și malariei"?[27].

„Stăpînii vin și pleacă, spune Walter Bauer vorbind de Sicilia; ceilalți rămîn pe loc, este o romanță fără cuvinte“[28], mereu aceeași.

## *Seceta: blestemul lumii mediteraneene*

Partea proastă a acestui climat pentru viața oamenilor vine din repartiția anuală a ploilor. Plouă mult, în anumite puncte plouă chiar fără măsură[29]. Dar ploile vin toamna, iarna, primăvara, mai ales toamna și primăvara. Lucrurile se petrec în linii mari invers față de climatul musonic. Acesta realizează o întîlnire fructuoasă a căldurii și apei. Or, climatul mediteranean separă acești importanți factori ai vieții cu urmări pe care le ghicim. „Cerul de glorie“ din timpul verii își are reversul său apăsător. Pretutindeni seceta determină secarea sau scăderea apelor curgătoare și a irigării naturale, ținutul mediteranean fiind astfel zonă de *oued*-uri și *fiumari*. Seceta hotărăște stingerea oricărei vegetații ierboase, de unde rezultă necesitatea, pentru cultură, ca și pentru toate plantele, să se adapteze la uscăciune[30], să utilizeze cît mai repede și cît mai bine prețioasele distribuiri de apă. Grîul, „plantă de iarnă“[31] își grăbește coacerea și terminarea ciclului său de viață activă pînă în mai sau iunie, iar în Egipt și Andaluzia pînă în aprilie[32]. Măslinii din Tunisia profită, pentru a-și maturiza fructele, de ploile vitale ale toamnei. Foarte de timpuriu, se pare, *dry-farming*-ul va fi practicat pretutindeni empiric[33] și nu începînd doar cu experiențele feniciene. Irigația și diversele sale metode provenind din orient va fi pătruns extrem de timpuriu în zona mediteraneană. Astăzi (priviți harta lui K. Sapper[34]) limita pentru Kunstbewasserung este, aproape, limita climatului mediteranean... Pe aceleași drumuri, la fel ca aceste tehnici hidraulice, vor fi ajuns în lumea mediteraneană și un număr de

plante (ierbacee sau arbuști) de mult timp adaptate la ținuturi aride. În primul mileniu înaintea erei noastre se operează, am văzut deja, o largă deplasare a culturilor viței-de-vie și a măslinului din estul spre vestul mării[35]. Ținuturile mediteraneene, prin climatul lor, sînt predestinate culturilor de arbuști. Aidoma unei livezi imense, ea reprezintă tărîmul pomilor fructiferi, providențiali ...

În schimb, climatul lor n-a favorizat arborii obișnuiți și formațiunile forestiere, sau cel puțin nu le-a apărat. Tot foarte devreme, pădurea, formațiune primitivă a teritoriului mediteranean, a fost atacată de om și mult, prea mult rărită. Ea s-a reconstituit insuficient sau deloc, ceea ce explică locul luat de *garigă* și *maquis*-uri, forme degradate ale pădurii. În raport cu nordul european, regiunea mediteraneană a fost deci foarte de timpuriu o regiune descoperită. Cînd Chateaubriand traversează Moreea, ea este „aproape în întregime lipsită de arbori"[36]. Din Herțegovina, goală, pietroasă, în Bosnia cea acoperită de păduri nu se trece, cum a recunoscut Jean Brunhes ca dintr-o lume în alta?[37] Pretutindeni, aproape, lemnul este scump, uneori prea scump[38]. La Medina del Campo „mai bogată în iarmaroace decît în *montes*" (adică munți împăduriți) un umanist, Antonio de Guevara, care reflectează la bugetul său, conchide: „astfel încît, odată socoteala făcută, lemnul ne costă tot atît cît ceea ce fierbe în oală"[39].

O altă consecință: raritatea în lumea mediteraneană a pășunilor propriu-zise. Ea este răspunzătoare pentru micul număr de bovine, atît de utile unei agriculturi bogate, întemeiată pe folosirea necesară a îngrășămintelor naturale, ca în țările nordice unde solul, spălat de ploi, își pierde elementele fertile pe care seceta mediteraneană, e adevărat, le păstrează mult mai bine. Nu întîlnim bovine în număr mare decît în Egipt, în Balcanii ploioși,
 la marginile nordice ale lumii mediteraneene

sau în ţinuturile muntoase, mai bine udate decît celelalte. Să revenim o clipă la discursul amuzant pe care Rabelais îl atribuie unui călugăr din Amiens „foarte supărat“ și care, împreună cu tovarășii săi de drum, contemplă frumusețile Florenței: „La Amiens, explică el, pe-o uliță de trei ori sau de patru ori mai scurtă decît aceea pe unde am mers, aș putea să vă arăt pe puțin paisprezece birturi cinstite și bine aromitoare. Nu-mi intră în cap, ce plăcere simțiți privind, lîngă turnul de pază al cetății, leii și *africanii*, cum le ziceți dumneavoastră (tigrii cum li se spune pe acolo) ori struții și aricii din grădina seniorului Filip Strozzi? Să mă trăsnească Dumnezeu, băieți, dacă nu m-ar ispiti mai degrabă un boboc de gîscă rumenindu-se în frigare!“[40] De asemenea, în legătură cu lumea mediteraneană un geograf îmi scria amuzîndu-se: „Prea puțină carne și prea mult os“[41].

Pentru omul din nord, deja în secolul al XVI-lea vitele din lumea mediteraneană par neîndestulătoare, boii cel mai adesea costelivi, oile cu o greutate prea mică. „În 1577, Montmorency și armata sa mănîncă 8000 de oi provenind din întregul Bas Languedoc. Greutatea medie a „unei oi cu miel“ este de 30 livre, adică de 12 kg (de astăzi). Este puțin și animalul nu valorează aproape nimic: 4 livre bucata, adică ceva mai mult de un scud oaia“[42]. La Valladolid calculul asupra a 11 312 oi, tăiate de la 23 iunie la 5 decembrie 1586, indică în medie 11,960 kg de carne pe cap (26 livre castiliene). La fel, pentru 2 302 boi sacrificați, în aceeași perioadă, carnea furnizată pe unitate este de 148,12 kg (322 livre castiliene)[43]. Așadar, vitele nu au destulă greutate. Aceeași situație și la cai: Există cai foarte frumoși în lumea mediteraneană, turcești, cai spanioli mărunți din Neapole, și de luptă din Andaluzia, cai din Africa de nord, dar acești cai sînt de prăsilă, vioi și rapizi a căror modă va dispărea în secolul următor cînd vor avea

succes caii puternici, măgarii şi catîrii din nord. Din ce în ce mai mult pentru ștafetele poștei, pentru rădvane a căror vogă este pe cale de afirmare, pentru căruțe, afeturile și avantrenurile artileriei, forța animalelor va deveni criteriul decisiv... Dantiscus, care a debarcat de curînd, la 4 decembrie 1522 la Codalia, pe coasta cantabrică, pornește spre Leon cu șase cai de povară *„non tamen tam bonis* scrie el, *ut sunt apud nos qui plumbum ferunt ex Cracovia in Hungariam...“*[44]. Comparația cu caii care transportă plumbul din Cracovia în Ungaria este prea spontană pentru a ascunde o greșeală. De altfel ce mănîncă acești cai din sud? Ovăzul abia și-a făcut apariția în unele zone cum este Languedocul,[45] iar orzul este disputat între animale și oameni. Să-i deplîngem pe acești cai din Franța care odată ce au trecut de frontiera cu Spania încep să necheze de neplăcere, ne spune Barthélémy Joly, văzîndu-se din clipa aceea siliți să mănînce de obicei „paie puţin îmbietoare“[46].

Fără a intenţiona să explicăm totul prin aceasta, să notăm că dacă plugul fără plaz care abia zgîrie solul se menţine mult timp în regiunile mediteraneene, faptul se datorează nu numai grosimii mici a solului ușor de arat, fragilității sale, ci atelajelor de boi și catîri, lipsiți de vigoarea suficientă. Se înmulțesc lucrările superficiale, „brazdele“ cîte șapte și opt pe an[47]. Preferabil, viitorul a demonstrat-o, ar fi fost să se lucreze pămîntul mai adînc, cum se face în nord, unde carul cu roți și oiște mobilă a fost un important instrument de progres. În Languedoc, pseudo-plugul, *la mousse,* imitat după cel din nord, nu va îndeplini acest rol și se va răspîndi greu[48]. „Bieții *aratores* din Languedoc care trebuie să scurme neobosiți

---

* nu totuși atît de buni pe cît sînt la noi cei care transportă plumb din Cracovia în Ungaria (lb. lat. — N. tr.).

ogorul, nu izbutesc mare lucru...", față de plugarii „serioși" din Ile-de-France sau Picardia.[49]

Într-adevăr, lumea mediteraneană luptă împotriva unei sărăcii fundamentale pe care împrejurările, fără să o creeze ele singure, o agravează. Viața este nesigură, în ciuda înlesnirilor aparente sau reale. Oamenii se lasă prinși de dulceața ei atît de lăudată și cîteodată chiar și un geograf atît de prevenit, cum este Philippson procedează ca acei călători veniți din nord pe care-i orbesc soarele, culorile, blîndețea temperaturii, trandafirii de iarnă, fructele timpurii; sau ca Goethe la Vicenza mirîndu-se de viața animată a străzii cu prăvăliile sale larg deschise și visînd să aducă acasă ceva din aerul strălucitor al sudului. Cu toate că știm, ne este greu să asociem aceste peisaje de lumină și veselie cu imagini de sărăcie și trudă fizică. În realitate, omul mediteranean își scoate cu chin, din greu pîinea de toate zilele. Suprafețe întinse rămîn necultivate, puțin folosite. Pămîntul fertil este supus aproape pretutindeni asolamentului bienal care exclude marile productivități. Michelet, o dată mai mult și mai bine decît toți ceilalți, a înțeles asprimea funciară a tuturor acestor pămînturi, începînd cu Provence.

Există un semn aparent al acestei sărăcii: frugalitatea care n-a încetat niciodată să-l uimească pe omul din nord. Flamandul Busbec, găsindu-se în Anatolia, scria în 1555: „cred că pot să vă asigur, fără să aduc vreo vătămare adevărului, că tot ce cheltuiește un flamand într-o zi ar ajunge pentru a întreține un turc timp de douăsprezece... Turcii ignoră bucătăria și tot ce ține de ea; sînt exagerat de sobri și puțin senzuali în privința hranei; dacă au sare, pîine, usturoi sau o ceapă cu puțin lapte acru, nu mai cer nimic altceva, fac din toate astea o tocană... De multe ori se mulțumesc să amestece apă foarte rece cu lapte; își potolesc astfel foamea și-și sting setea ar- 

zătoare, pricinuită de arşiţă“[50]. S-a consemnat adesea această sobrietate ca una dintre sursele tăriei soldatului turc în război, căruia îi ajunge puţin orez, făină de carne uscată la soare şi pîine coaptă primitiv sub cenuşă“[51]. Soldatul occidental era mai pretenţios poate din cauza exemplului numeroşilor germani şi elveţieni[52].

Dar ţăranul şi chiar orăşeanul grec, italian, spaniol sînt mult mai dificili decît aceşti turci despre care Théophile Gautier nota, şi el încă acum un secol, cît de frugală este mîncarea lor, minunîndu-se cum pot chipeşii *caidjis* muşchiuloşi, datorită meseriei lor dure de vîslaşi, să-şi petreacă zile întregi pe caicele lor, hrănindu-se aproape exclusiv cu castraveţi cruzi[53]. „La Murcia, scrie Alexandre de Laborde în al său *Itinéraire descriptif de l'Espagne* (1828), n-ai putea găsi o slujitoare în timpul verii. Multe dintre cele care sînt angajate îşi părăsesc situaţiile la sosirea primăverii. Atunci ele îşi procură cu uşurinţă salată, cîteva fructe, pepeni şi mai cu seamă ardei. Aceste merinde le sînt suficiente pentru hrană“[54]. „Am invitat toată lumea la cină“, scrie Montaigne, care adaugă (scena se petrece la băile din Lucca), „pentru că în Italia un ospăţ nu înseamnă altceva decît o masă modestă din Franţa“[55].

Commynes, în schimb, este extaziat de belşugul tuturor lucrurilor din Veneţia. El are scuza că este străin, iar Veneţia este Veneţia, un oraş privilegiat în privinţa hranei. Bandello însuşi s-a lăsat orbit de pieţele oraşului, de „*abbondanza grandissima d'ogni sorte di cose da mangiare*“*[56] şi mărturia sa nu trebuie pusă sub semnul întrebării. Ştim însă cît este de greu să aprovizionezi o asemenea piaţă luxoasă dintr-un oraş extrem de bogat, bine situat şi mai ştim şi cîte nelinişti şi cîtă atenţie impune Senioriei.

---

* belşugul foarte mare al tuturor lucrurilor bune de mîncat (lb. ital. — N. tr.).

S-a remarcat oare în literaturile mediteraneene locul neînsemnat al chefurilor și ospețelor? Descrierile meselor — în afară de cazurile, evident, cînd nu este vorba de mesele princiare — nu vorbesc niciodată despre belșug[57]. În nuvelele lui Bandello o masă bună înseamnă cîteva legume, o fărîmă de cîrnat de Bologna, o bucată mare de slănină și o cupă cu vin. Flămîndul este în literatura spaniolă a Secolului de Aur, un personaj familiar. Flămînzi sînt ultraclasicul Lazarillo de Tormes sau fratele său în ale picarescului Guzmán de Alfarache mîncînd un codru de pîine uscată fără a lăsa să cadă pe pămînt cea mai mică fărîmitură, din politețe, pentru furnici[58]. „Dumnezeu să te ferească de ciuma care coboară din Castilia, îl auzim spunînd pe același Guzmán, și de foametea care urcă din Andaluzia“[59]. Trebuie să mai amintim ce mînca Don Quijotte sau acest proverb: „Dacă ciocîrlia vrea să străbată Castilia, trebuie să-și ia grăunțele cu sine“[60].

Oricît de diverse ar fi adaosurile pe care le pot oferi grădinile, livezile sau fructele de mare, totdeauna este vorba de o masă sărăcăcioasă, chiar și astăzi, de un regim „la limita subalimentației în cele mai multe cazuri“[61]. Această frugalitate nu este o virtute sau o lipsă de „senzualitate“, pentru a vorbi ca Busbec, ci o necesitate.

Solul mediteranean este și el răspunzător de sărăcia pe care o impune locuitorilor, prin calcarele sale sterile, prin vastele lui întinderi, lovite de blestemul sărăturilor, prin cîmpiile acoperite de „salpetru“ despre care vorbea Belon du Mans[62], prin raritatea sedimentelor ușor de lucrat și prin precaritatea pămînturilor arabile. Straturile superficiale ale ogoarelor pe care abia le zgîrie mediocrul plug de lemn se află neajutorate în fața vînturilor și a apelor torențiale. Ele nu se mențin decît prin efortul oamenilor... În aceste condiții, cînd vigilența țăranilor se stinge în cursul unor

frămîntări prelungite, dispare nu numai țărănimea ci și partea fertilă a solului.

În timpul tulburărilor Războiului de 30 de ani populația rurală a Germaniei va fi decimată, dar pămîntul va supraviețui și, o dată cu el, posibilitatea unei reconstrucții. În aceasta constă superioritatea nordului. În lumea mediteraneană solul moare cînd nu mai este protejat de culturi; pustiul pîndește pămîntul arabil și nu-l mai eliberează. E un miracol cînd se păstrează sau se reface prin munca țăranului. O confirmă și cifrele actuale: în afara pădurilor, pășunilor și a regiunilor specifice neproductive, pămîntul cultivat reprezenta, în jurul anului 1900, 46% din suprafața solului în Italia, 39,1% în Spania, 34,1% în Portugalia, doar 18,6% în Grecia. În Rodos din 144 000 ha, 84 000 sînt astăzi necultivate[63]. Pe țărmurile sudice, cifra ar fi chiar și mai catastrofală.

Dar și pămînturile cultivate, cît produc oare? Foarte puțin în afara unor condiții excepționale (de exemplu irigarea). Climatul hotărăște totul.

Mai mult decît în alte părți, recoltele sînt în lumea mediteraneană la discreția elementelor instabile: fie că, în ajunul secerișului, bate vîntul din sud și grîul se usucă înainte de a se fi copt de tot și de a fi atins grosimea normală, ori, dacă s-a copt, se scutură. (În Spania, pentru a evita această nenorocire, țăranul seceră adesea noaptea, pe răcoare, fiindcă în timpul zilei bobul de grîu prea uscat cade la pămînt[64]; fie că inundațiile devastează iarna ogoarele de la poalele munților și semințele sînt compromise, fie că primăvara cerul se însenineaza prea repede și recolta, a cărei creștere este de-acum avansată, îngheață, uneori iremediabil. Nu ești niciodată sigur, pînă în ultima clipă a secerișului. La sfîrșitul lui ianuarie 1574 culturile se anunță frumoase în Candia. Ploile au fost
 îmbelșugate și s-a semănat mai mult decît

în alți ani. Dar, adaugă cel care ne transmite informațiile, nu s-ar putea ca toate speranțele frumoase să se șteargă în aceste ținuturi bîntuite „de cețuri ciumate care ard grăunțele?"[65].

Rafalele violente ale vîntului din sud, temute în Arhipelag, distrug adesea la Corfu culturile coapte[66] și cele care trezesc spaima și astăzi în întreaga Africă de nord cerealieră, la fel aprigul Sirocco împotriva căruia nu se poate face nimic și care, în trei zile poate nimici munca unui an întreg. Să adăugăm la această listă de catastrofe care amenință un ogor mediteranean, urgia lăcustelor, mult mai virulentă ieri decît astăzi[67].

Rar se întîmplă ca o recoltă să scape succesiv de toate pericolele care o pîndesc. Randamentele sînt slabe și, ținînd seama și de suprafața restrînsă a însămînțărilor, lumea mediteraneană se află tot timpul în pragul foametei. Sînt suficiente cîteva variații bruște de temperatură sau o lipsă de ploaie pentru ca viața oamenilor să fie pusă în primejdie. Totul se schimbă atunci; chiar și politica. Dacă nu există perspectiva unei recolte îndestulătoare de orz la granițele Ungariei (se știe că orzul este pentru lumea mediteraneană echivalentul ovăzului nordic) cu siguranță că Padișahul nu va duce un război energic: Cum ar putea hrăni caii spahiilor? Dacă în același timp și grîul lipsește — și nu rar se întîmplă și asta — în trei sau patru grînare ale mării, oricare ar fi planurile agresive concepute în timpul iernii sau primăverii, războiul de anvergură va fi suspendat obligatoriu în epoca recoltării care este, de asemenea, cea a acalmiei maritime și a marilor operațiuni navale. Îndată apoi, tîlharii, pirații, își vor înteți violența. În aceste împrejurări este de mirare că singurul amănunt al vieții cotidiene notat cu regularitate în marile corespondențe politice, privește recoltele? A plouat, n-a plouat, grînele n-au crescut

bine; pronosticurile în Sicilia sînt satisfăcătoare, dar recolta din Turcia nu este bună și Padișahul, cu siguranță, nu va lăsa să iasă grîul din țară. Va fi sau nu anul acesta, cum s-a zis, un an de lipsă, de *carestia*, de „scumpete"?

Scrisorile pe care le scria majordomul Francisco Osorio lui Filip al II-lea în 1558 expun pe larg regelui, retras în nord, starea timpului din Peninsulă. Cîtă atenție la acest orășean din Valladolid pentru culoarea cerului, stadiul recoltelor, prețul pîinii! 13 martie 1558: „de două zile — scria el — vremea a fost aici senină cu mult soare și vînt. N-a plouat de la mijlocul lui ianuarie. Costul pîinii a crescut puțin și s-a dat o «ordonanță» pentru a-i fixa cursul pe mai departe. De cînd a fost publicată, deunăzi, cerul s-a acoperit cu nori. Iată ceva care ne lasă, desigur, să sperăm că va ploua în aprilie. În Andaluzia și Estremadura, ca și în Regatul Toledo, a plouat și vremea este foarte bună: prețul pîinii este acolo foarte scăzut"[68]; 30 octombrie 1558: „Recolta este bogată în grîu; există, cu moderație, vin în tot Regatul, semințele au încolțit bine în toate părțile. Pe data de 26 a nins toată dimineața cu fulgi mari. Apoi a plouat din belșug, ceea ce va folosi din plin semințelor. După felul cum e vremea pe aici, sînt sigur că la Bruxelles nu poate fi prea cald. Prețul pîinii a scăzut în tot Regatul"[69].

Filip al II-lea, ținut minuțios la curent cu fluctuațiile climatice din perioada semănatului, prețul pîinii scăzînd și crescînd după cum plouă sau nu, toate acestea sînt amănunte consemnate în corespondența timpului în care zadarnic răscolim în căutarea altor informații de istorie economică. Ele sînt revelatoare pentru situația alimentară a lumii mediteraneene din secolul al XVI-lea. Nu e doar o simplă problemă „economică", ci vitală.

Pentru că foametea, adevărata foamete
 care ucide oamenii pe străzi este o realitate

In 1521, povestește venețianul Navagero, „în Andaluzia fu o asemenea foamete încît au murit nenumărate animale și ținutul rămase pustiu; au murit și foarte mulți oameni. Fu o astfel de secetă că pieriră grînele și pe cîmpuri nu se mai găsea nici cea mai firavă buruiană. Au dispărut în acel an în mare parte rasele de cai andaluzi și pînă astăzi (1525) ele n-au mai fost refăcute“[70]. E un exemplu extrem! Dar în cursul anilor se înregistrează frecvente *carestie*, cînd fiecare guvern începe să achiziționeze grîu și organizează distribuiri publice pentru a împiedica, fără să-și atingă totdeauna scopul, ca oamenii să moară de foame. În timpul celei de a doua jumătăți a secolului, o criză deosebit de gravă a afectat întreaga lume mediteraneană din 1586 la 1591 și a deschis-o în fața navelor din nordul european.

Dar chiar într-un an normal, viața nu este niciodată ușoară și nici prea îmbelșugată. Să ne gîndim că toscanii, de la sfîrșitul secolului al XVI-lea, bogați în pămînturi, în vii, în duzi, *con tutto ciò non raccolgono vettovaglie per un terzo dell'anno**[71]. Sau să reflectăm la această frază din povestea lui Guzmán: „anul era sărac din pricina secetei. Sevilla suferă mult din pricina asta, ea care trăiește cu trudă chiar și în anii de belșug ...“.

În centrul istoriei mediteraneene sărăcia și nesiguranța zilei de mîine acționează astfel ca niște constrîngeri. Acestea sînt poate cauzele înțelepciunii, frugalității, industriei mediteraneene și, totodată, ale anumitor tendințe expansioniste aproape instinctive care nu exprimă uneori altceva decît grija pentru hrana zilnică. Lumea mediteraneană a trebuit, pentru a-și compensa slăbiciunile, să muncească, să călătorească în afara hotarelor sale, să pună în valoare resursele ținuturilor înde-

---

* cu toate acestea nu adună hrană nici pentru trei luni pe an. (lb. ital. — N. tr.).

părtate, asociindu-se cu economiile lor. Şi, procedînd astfel, să-şi lărgească într-o măsură considerabilă istoria.

## NOTE

1. Emmanuel de MARTONNE „nu suflării Mediteranei i se datorează cerul Provenţei", *Géographie Universelle*, v. 6, cap. 1, 1942, p. 317.
2. *Voyage d'Egipte*, 1935, p. 43.
3. *Un été dans le Sahara*, 1908, p. 3.
4. G. BALDINUCCI, *Giornale di ricordi*, 24 ianuarie 1651, Marciana, Ital, VI, XCIV.
5. *Recueil des Gazettes*, 1650, p. 1557, Naples, 2 noiembrie, 1650.
6. A.d.S. Venezia, *Cronaca veneta*, Brera 51, 10 noiembrie 1443.
7. Marciana, Cronaca savina, f° 372, 10 decembrie 1600. Aceleaşi ploi neîntrerupte *(per tre mesi continui)* la Crăciunul din 1598, *ibidem*, f° 371 şi 371 verso.
8. Pierre MARTYR, *op. cit.*, p. 53, nota.
9. *Annuaire du monde musulman*, 1925, p. 8.
10. E. de MARTONNE, *op. cit.*, p. 296.
11. Ernest LAVISSE, „Sur les galères du Roi", in: *Revue de Paris*, noiembrie 1897.
12. *Vue générale de la Méditerranée*, Paris, 1943, p. 64—65.
13. Léo LARGUIER, Le Gard et les Bases Cevennes", în *Maisons et villages de France*, vol. 1, 1943.
14. *Beautés de la Provence*, Paris, 1926, p. 183. Pentru Volterra, vezi Paul BOURGET, *Sensations d'Italie*, Paris, 1902, p. 5.
15. Contele de ROCHECHOUART, *Souvenirs sur la Révolution, l'Empire et la Restauration*, Paris, 1889, p. 110: soiuri de viţă de vie de Madera şi din Spania — aclimatizate în Crimeea.
16. Jules SION, *La France mediteranéenne*, Paris, 1929, p. 77.
17. Jerôme et Jean THARAUD, *Marrakech et les seigneurs de l'Atlas*, Paris. 1929, p. 135.
18. A. SIEGFRIED, *op. cit.*, p. 148, 326.
19. BELON DU MANS, *op. cit.*, p. 131.
20. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 2 f° 223, 2 octombrie 1567. În timpul anilor precedenţi buni sau răi, au fost extrase din Neapole: *vini latini 23 667 busti; vini grecchi, dulci e Mangiaguera, 2 319 busti.*
21. „Asemănarea climatelor... favorizează infiltraţia, uşurează deprinderea", vezi P. VIDAL DE LA BLACHE, *op. cit.*, p. 113.

22. A. RADET, *Alexandre le Grand,* 1933, p. 139.
23. Alonso VAZQUEZ, *Los sucesos de Flandes...* extras publicat de L. P. GACHARD în *Les Bibliotèques de Madrid...* Bruxelles, 1875, p. 459 şi următoarele, citat de L. PFANDL în *Jeanne la Folle* (tradusă de R. de Liedekerke) 1938, p. 48. De comparat cu aceste observaţii ale lui Maximilien Sorre din *Les Fondements biologiques de la géographie humaine,* 1943, p. 268: „una dintre particularităţile popoarelor de la periferia lumii mediteraneene care-i izbeau cel mai tare pe antici era folosirea untului de vacă: consumatorii de ulei de măsline încercau un fel de uimire scandalizată. Chiar un italic precum Plinius manifesta acest sentiment, fără să reflecteze că, la urma urmei, folosirea uleiului de măsline nu era chiar atît de veche în Italia.
24. Antonio de BEATIS, *Itinerario di Monsignor il cardinale de Aragona... incominciato nel anno 1517,* Freiburg-im-Breisgau, 1905, p. 121. Hrană cel puţin „*corrompedora dos estômagos*“ spune un portughez L. Mendes de Vasconcellos în *Do sitio de Lisboa,* Lisabona, 1608, p. 113. Este cazul acelor „*nações do Norte e em parte de França e Lombardia*“.
25. Decanul din Bayeux către marchizul de Mantova, în: A.d.S. Mantova, Gonzaga, Francia, serie E, f° 637, 1 iunie 1529.
26. François CHEVALIER „Les cargaisons des flottes de la Nouvelle Espagne vers 1600“, în: *Revista de Indias,* 1943.
27. P. VIDAL DE LA BLACHE, *op. cit.,* p. 114, BONJEAN, în: *Cahiers du Sud,* mai 1943, p. 329—330.
28. In: O BENNDORF, *op cit.,* p. 62, COLETTE, *La Naissance du Jour,* Paris, 1941, p. 8—9.
29. 4 m în fiecare an în golful Cattaro.
30. Vezi articolul lui SCHMIDTHUSER „Vegetationskunde Süd-Frankreichs und Ost-Spaniens“, în *Georg. Zeitschrift,* 1934, p. 409—422. În legătură cu despădurirea, vezi H. von TROTHA REYDEN, „Die Entwaldung der Mittelmeerländer“, in *Pet. Mitt.* 1916 şi bibliografia sa.
31. Afirmaţia aparţine lui WOIEKOF, citat de Jean BRUNHES în *Étude de géographie humaine...* Paris, 1902, p. 133.
32. G. BOTERO, *op. cit.,* vol. 1, p. 10.
33. André SIEGFRIED, *op. cit.,* p. 84—85; Jean BRUHNES, *op. cit.,* p. 261.
34. „Die Verbreitung der Künstlichen Feldbewässerung“ in *Pet. Mitt.,* 1932.
35. M. SORRE, *Les fondements biologiques de la géographie humaine,* Paris, 1943, p. 146.

36. *Itinéraire de Paris à Jérusalem*, 1811, p. 120.
37. *Op. cit.*, p. 51, nota 1.
38. Chiar și la Constantinopol. Vezi Robert MANTRAN, *Istanbul dans le seconde moitié du XVIIe siècle. Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, Paris, 1962, p. 29.
39. *Biblioteca de Autores Españoles* (B.A.E.) vol. 13, p. 93.
40. François RABELAIS *Gargantua și Pantagruel.* București, E.L.U., 1967, p. 416.
41. Scrisoarea lui Pierre GOUROU, 27 iunie 1949.
42. LE ROY LADURIE, *op. cit.*, p. 118—119.
43. B. BENNASSAR, „L'alimentation d'une ville espagnole au XVIe siècle. Quelques données sur les approvisionnements et la consommation de Valladolid" in *Annales E.S.C.*, 1961, p. 733.
44. Dantiscus către regele Poloniei, Valladolid, 4 ianuarie 1523, Biblioteca Czartoryscki, nr. 36, f° 55.
45. LE ROY LADURIE, *op. cit.*, p. 181.
46. Barthélémy JOLY, *Voyage en Espagne*, Paris, 1909, p. 9.
47. E. LE ROY LADURIE, *op. cit.*, p. 78.
48. *Ibidem*, p. 80.
49. *Ibidem*, p. 79.
50. Lettres... p. 161—162.
51. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 2, p. 124.
52. Însărcinat de Filip al II-lea să-i aprovizioneze pe soldații spanioli și germani pentru traversarea Italiei către Spania, marele duce al Toscanei preferă să rezerve carnea sărată, aflată în cantitate insuficientă, germanilor. Spaniolii au sosit primii dar nu vor face multe nazuri, mulțumindu-se cu orez și biscuiți. Vezi: Felipe Ruiz Martin, Introducere la *Lettres envoyées de Florence à Simón Ruiz,* lucrare în curs de apariție.
53. *Voyage à Constantinople*. 1853, p. 97.
54. p. 112.
55. *Jurnal de călătorie în Italia prin Elveția și Germania*, București, 1980, p. 161.
56. *Op. cit.*, vol. 3, p. 409.
57. *Ibidem*, vol. 4, p. 233, 340, vol. 6, p. 400—401. Cu excepția nordului Italiei.
58. Mateo ALEMAN, *Vida del pícaro Guzmán de Alfarache*. vol. 1, partea I, cap. 3, p. 45.
59. *Ibidem*, partea a II-a, cap. 2, p. 163.
60. BORY DE SAINT-VINCENT, *Guide de voyageur en Espagne*, p. 281, citat de Ch. WEISS, *L'Espagne depuis le règne de Philippe II jusqu'à l'avènement des Bourbons*, Paris, 1844, vol. 2, p. 74.
61. M. SORRE, *op. cit.*, p. 267.
62. *Op. cit.*, p. 137 verso.

63. Charles PARAIN, *La Méditerranée, les hommes et leur travaux*, Paris, 1936, p. 130.

64. Alonso de HERRERA, *op. cit.*, 1645 (mai cu seamă adevărat pentru orz).

65. A.d.D. Venezia, 22 ianuarie 1574, Capi del Consilio dei Dieci, Lettere, busta 286, fos 8 şi 9.

66. G. BOTERO, *Dell'isole*, p. 72.

67. G. VIVOLI, *Annali di Livorno*, 1842—1846, vol. 3, p. 18: invazie de lăcuste în Toscana (1541); La Verona, în august 1542 şi iunie 1553, vezi Ludovico MOSCARDO, *Historia di Verona*, Verona, 1668, p. 412 şi 417; în Ungaria, Tabeldo Tebaldi către ducele Modenei, Veneţia, 21 august 1543, A.d.s. Modena; în Egipt în 1544 şi 1572, Museo Correr, Dona delle Rose, 46, 70 181; în Cipru, la 13 septembrie 1550, A.d.S. Venezia, Senato Mar 31, fos 42 v°—43 v°; în Camargue, în 1614, J. F. Noble de LA LAUZIERE, *op. cit.*, 446 p.

68. GODOIN, vol. 27, p. 191—192.

69. *Ibidem*, p. 194—195.

70. Andrea NAVAGERO, *Il viaggio fatto in Spagna ...*, Venezia, 1563 p. 27—28.

71. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 1, cap. 1, p. 40; Marco FOSCARI, *Relazione di Firenze*, 1527; E. ALBERI, *op. cit.*, vol. 2, cap. 1, p. 25.

## 2. ANOTIMPURILE

Climatul Mării Mediterane, cu cele două anotimpuri bine marcate determină ansamblul mediteranean să trăiască în două faze, ce revin cu monotonie în fiecare an, ca și cînd mediteraneenii și-ar instala tabăra lor de iarnă, apoi pe cea de vară și așa mai departe. Nenumăratele însemnări care ne vorbesc despre felul și înfățișarea vremii pot fi clasate fără să ținem seama de data anului. Numai lunile contează și totdeauna se petrece aproape același lucru. „Porțile anului" — așa se numesc în Kabylia solstițiile și echinocțiile — se deschid și se închid cum este prevăzut dinainte: „De fiecare dată pentru oameni începe un nou anotimp cu norocul său: pîine de orz sau foamete"[1].

### *Popasurile iernii*

Iarna începe devreme și se termină tîrziu; oamenii se tem de ea și nu cred că se va mai sfîrși vreodată. O așteaptă înaintea datei calendaristice, cum îi sfătuiește înțelepciunea. 9 septembrie: *essendo hormai il fine dell' estate** spune un document al Senatului venețian; apoi, 20 septembrie: *venendo hora il tempo del inverno***, 23 septembrie: *approssimandose el tempo del inverno****[2]. Care este problema? Să nu te lași surprins, să dezarmezi la timp *galee grosse,* navele, galerele ușoare, să concediezi soldații excedentari ... Fiecare trebuie să-și vegheze atunci personal sănătatea, pe care la cea mai mică dificultate, *la malignità de la stagione***** o va compromite. Încep o serie de calamități, de încercări grele, restricții, stagnări. Este *la stagione horrida******, dură pentru

* fiind acum sfîrșitul verii (lb. ital. — N. tr.).
** venind acum timpul iernii (idem — N. tr.)
*** apropiindu-se timpul iernii (idem — N. tr.).
**** boala sezonului (idem — N. tr.)
***** anotimpul urît (idem — N. tr.)

oameni și lucruri: ploi neîntrerupte *di e note**, inundații care nu cruță nici orașe nici sate, căderi de zăpadă, vijelii, furtuni pe mare și frigul, crîncen pentru toți, dar mai ales pentru cei săraci, *incommodo omnium et maxime pauperum*[3]. Spitalele se vor umple în scurtă vreme de acești nefericiți. Și apoi nici după trecerea iernii nu se știe niciodată ce se mai poate întîmpla, chiar cînd copacii se acoperă din nou cu flori sau cînd cîmpiile, în apropiere de Monpellier, sînt albăstrite de zambile[4]. La 15 aprilie 1594 la Bologna, cinci zile după Paști „a căzut o zăpadă groasă peste toți copacii înfloriți după ce începuse o primăvară frumoasă. Dumnezeu să ne ajute!"[5]. La 23 mai 1633 la Florența, după ploaia din 21, s-a iscat un asemenea val de frig încît a trebuit să se facă focul, *come per li gran freddi di gennaio*** și muntele s-a acoperit de zăpadă[6].

Dintre toate viețile care se chircesc atunci, cea mai lovită, cea mai paralizată este cea a ogoarelor[7]. Țăranul se odihnește forțat în acest timp cînd, spunea încă Aristofan, Zeus înmoaie pămîntul[8]. În intervalul înseninărilor temporare el seamănă orzul, dacă n-a făcut acest lucru din octombrie, grîul în decembrie și, la începutul primăverii, porumbul. Dar acesta, în secolul al XVI-lea abia sosește din America. Sînt treburi mărunte în fond, care nu solicită munca intensă a tuturor din timpul verii, sau ajutorul vecinilor, munca *por favor*, cum i se spune în Portugalia. Chiar dacă li se adaugă semănatul legumelor și alte cîteva lucrări, iarna îngăduie totuși unele îndeletniciri plăcute și cîteva sărbători. Una dintre acestea, în zona creștină, este tăierea porcului, în decembrie... Boccaccio vorbește despre ea în nuvelele sale[9]. În luna ianuarie, în munții Kabyliei, în timpul solstițiului de iarnă, o dată cu

* zile și nopți (idem — N. tr.).

** ca în timpul gerurilor din ianuarie (lb. ital. — N. tr.).

sărbătorile *Ennayer*, care marchează separarea între ciclurile solare, mesele copioase, prelungite pînă tîrziu în noapte, consumă rezerve prețioase, dar prin această lăcomie risipitoare trebuie să se cîștige încrederea anului care urmează[10].

Blocate de zăpezi, majoritatea masivelor muntoase sînt părăsite de turme și păstori ce se refugiază în ținuturile de la poale. Muntenii rămași acasă și-au vîndut, la tîrgurile din toamnă animalele tinere pe care nu mai pot să le hrănească. Așa se întîmplă și astăzi la marginea Pirineilor[11] și, desigur, acesta este motivul pentru care viței și mieii se vindeau convenabil, la băile din Lucca, cînd Montaigne trecea pe acolo în 1581[12].

Abandonat de păstori, muntele este adesea părăsit și de călători. Străbătînd ținuturile muntoase înzăpezite riști să-ți pierzi viața și bunurile: „Sire, scria din Constantinopol ambasadorul Franței la 12 februarie 1578[13], de cincizeci de zile, ninsorile au fost aici atît de necurmate și de mari încît m-au ținut împresurat și m-au împiedicat să plec săptămîna trecută, cum hotărîsem". Gédoyn „Turcul", consul francez la Alep, în 1624, a relatat peripețiile călătoriei sale prin Munții Balcani în timpul iernii: puțin a lipsit ca să nu moară de frig sau să piară de colții urșilor și lupilor[14]. În Atlasul marocan, explică Leon Africanul, negustorii care transportă curmalele din sud cu începere din octombrie, sînt surprinși adesea de cumplitele vifornițe ale muntelui.

Pe un asemenea timp deplasarea în ținuturile de la poale este de multe ori chinuitoare; o dată cu ploile continui, fluviile se revarsă, sfărîmă podurile „într-așa măsură", povestește Bandello la începutul uneia dintre nuvelele sale, „că mantovanii noștri, care-și au proprietățile pe malul acesta al Padului, nu se pot folosi nici de bucatele și nici de avutul moșiilor lor"[16]. În octombrie 1595, fluviul crește atît de mult încît „ferarezii înarmați se pregătesc să deschidă

o breșă în diguri în partea noastră“, scrie un venețian[17]. Altă dată Tibrul este cel care se revarsă. În 1598 el duce cu sine jumătatea podului „Aemilius“ reparat încă din 1575[18]. În 1594 iese dintre maluri Arno. În același an, în Toscana rîurile au fost prinse în ghețuri[19] și toți pomii fructiferi au înghețat din nou[19]. În unele ierni deosebit de aspre, la Veneția îngheață canalele[20]. De cele mai multe ori, călătorii din secolul al XVI-lea se luptă iarna tot timpul cu drumurile îngrozitor de desfundate, brăzdate de hîrtoape și de nefolosit sub zăpadă și ploile neîntrerupte ca acelea din Spania, în februarie 1581[21] sau din Balcani, în decembrie 1592[22], drumuri, pînă mai ieri „atît de noroioase încît ți-e foarte greu să recunoști culoarea veșmintelor călătorului . . .“[23].

## *Oprirea navigației*

Marea devine și ea într-atît de ostilă încît navigația încetează. În epoca romană, pentru perioada octombrie-aprilie se dă navelor ordinul de iernare, așa cum cerea prudența navigatorilor[24]. În legătură cu călătoriile pe mare ale apostolului Pavel, sîntem informați că *Boniportus* din Creta nu era potrivit *ad hiemandum**[25] și că nava alexandrină care-l va transporta pe Pavel iernase în Malta[26]. Secole mai tîrziu, stipulații asemănătoare se regăsese în codurile maritime ale orașelor medievale, în *Constitutum Usus* din Pisa din 1160[27], unde inactivitatea obligatorie era fixată de la sărbătoarea sfîntului Andrei pînă la începutul lui martie (*tempore hyemali post festum Sancti Andreae . . . ante kalendos Martii*), în statutul maritim din 1284, la Veneția[28], în statutul maritim din Ancona, în 1387[29]. Legislatorul a menținut timp de secole circumspecția și interdicția dictate de experiență. Pînă la sfîrși-

* pentru iernare (lb. lat. — N. tr.).

tul secolului al XVIII-lea, levantinii nu navigau decît de la Sfîntul Gheorghe (5 mai) pînă la Sfîntul Dumitru (26 octombrie)[30].

Totuși, începînd cu 1450, izbînzile pe care le cîștigă navigația asupra obstacolelor iernii se înmulțesc. Dar nu e vorba decît de victorii încă parțiale, totdeauna pline de primejdii. Naufragii răsunătoare evocă în fiecare an puterea iernii astfel că în 1569, Veneția legiferează din nou interdicțiile de odinioară, mult atenuate pentru că ele nu mai suspendă călătoriile pe mare decît de la 15 noiembrie pînă la 20 ianuarie, *su'l cuor dell' invernata**[31]. Evident este imposibilă reînvierea trecutului într-o asemenea privință. Și chiar și așa, noile reglementări au fost atît de puțin respectate încît Senioria a trebuit să le repete în 1598[32]. Măsura este totuși simptomatică; ea indică prețul pe care îl plătea navigația și acum, în fiecare an, iernii. La 1 decembrie 1521 din cauza vîntului „greco"**, în Adriatica s-au scufundat o mulțime de nave, una dintre ele încărcată cu grîu, chiar în portul Ragusei[33]; la 11 noiembrie 1538, 38 de galere aparținînd fraților Barbarossa*** erau aruncate brusc pe coastă și sfărîmate de marea furioasă, supraviețuitorii cu bunurile lor fiind apoi omorîți sau jefuiți de albanezi[34]; la 9 noiembrie 1544 șapte nave ragusane erau victimele furtunii[35]; în ianuarie 1545 o rafală de *greco tramontana* scufunda cincizeci de vase în Marea Adriatică, dintre care trei nave venețiene ce se îndreptau spre Siria cu peste 100 000 ducați la bord[36]; la 29 decembrie 1570, în timpul „celei mai mari furtuni" produse în Adriatica, două nave încărcate cu grîu se scufundau chiar în portul Ragusei[37]. Și cîte alte evenimente analoage: întreaga flotă spaniolă de galere dispărută în

---

* în miezul iernii (lb. ital. — N. tr.).

** vînt de nord-est (N. tr.).

*** Arudj și Hair al Din, corsari, fondatori ai statului Alger. (sfîrșitul secolului al XVI-lea) — N. tr.

golful Herradura, în octombrie 1562; o sută de nave, dintre care douăsprezece galere, aruncate pe coastă în fața Constantinopolului de furiile mării, în octombrie 1575[38]!

Cine navighează în timpul iernii trebuie să știe că este la discreția forțelor naturii; să fie în alarmă tot timpul, să se aștepte să vadă aprinzîndu-se pe nava sa, în timpul nopților agitate, felinarele de furtună, acele *fanale de borrasca* despre care vorbește Guzmán de Alfarache[39]. Călătoriile, fiind mai lungi și mai zbuciumate decît vara, se răresc. Chiar și la începutul secolului al XIX-lea, la Veneția sau la Odessa numărul plecărilor scădea în preajma lui octombrie[40], interzicerea navigației era deci cu atît mai justificată în secolul al XVI-lea.

Desigur, în zilele senine și pe distanțe mici, bărcile se pot aventura în călătorii de cîteva ore. Iar marile nave, capabile să lupte împotriva iernii, realizează, în ciuda furtunilor, călătorii pe care anotimpul nu le face decît mai fructuoase. În ansamblu însă, diminuarea navigației este netă. Cît despre galere, ele rămîn complet imobile, la adăpost în porturi, sub bolțile arsenalelor, bine ascunse pe țărm, la loc uscat, în timp ce vîslașii vegetează pe jumătate inactivi. Marcel Mauss care s-a ocupat de consecințele iernii asupra vieții religioase și sociale (cea a eschimoșilor, este adevărat), se amuza de un pasaj al *Itinerarului* lui Chateaubriand. Capucinii francezi, se spune aici, „își au principala reședință la Neapole (cei din Romania, în Moreea) din cauză că galerele beilor turci vin aici să ierneze ... de regulă din luna noiembrie, pînă la Sfîntul Gheorghe, zi în care pornesc din nou pe mare. Ele sînt pline de robi creștini care au nevoie să fie spovediți și mîngîiați și tocmai cu acest lucru se ocupă, cu tot atîta zel cît și folos, părintele Barnabé din Paris care este Superiorul Casei de Atena și Moreea“[41]. Să notăm că sîntem în 1806, că galerele, în Occident, practic au dispărut, dar că, pentru cele ce rămîn, în Malta sau în Orient, de- 

terminismul geografic continuă să se impună ca în epoca lui Soliman Magnificul.

În secolele al XVI-lea și *armadas*, *fuste*-le sau galerele corsarilor sînt obligate să ierneze. Într-un decembrie oarecare (poate cel al anului 1580), „toți corsarii, povestește Haedo, își petreceau iarna în afara Algerului; unde-și aveau navele dezarmate în port“[42]. La fel în decembrie 1579, după mărturia aceluiași Haedo, *rais*-ul Mami Arnaut ierna *en el río de Bona*[43], în rîul Bône, la gurile lui Seybouse...

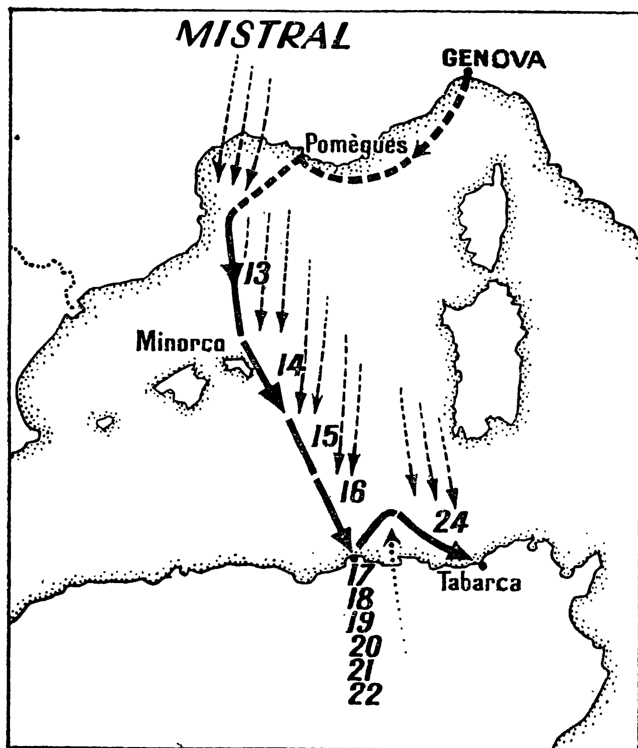
În ceea ce privește escadrele, guvernul spaniol simte o prea mare atracție să le folosească pe ale sale, la sfîrșitul toamnei, sigur cum este atunci de retragerea flotelor turcești. La fel fac pirații cînd socotesc că expedițiile merită osteneala, riscurile mării nefiind, în fond, mai de temut decît întîlnirea cu marile flote din timpul verii. Dar marinarii aflați în slujba Spaniei nu încetează să protesteze în legătură cu asemenea călătorii de iarnă: „Zelul pentru slujirea Majestății Voastre mă obligă să spun — scrie în august 1561 prințul de Melfi, pe atunci unul dintre comandanții flotei lui Filip al II-lea și care-și ia măsuri de precauție — că a sili galerele să navigheze iarna înseamnă a le pune în primejdie să naufragieze, mai ales, de-a lungul nesfîrșitei coaste spaniole atît de lipsită de porturi. Dacă ele scapă, echipajul oricum va pieri... așa încît galerele nu vor putea servi la timp (la primăvară)“[44].

Nu, războiul cu galerele nu este posibil în timpul iernii, adevăr pe care oamenii de meserie trebuie să-l repete conducătorilor politici, surzi la observațiile lor. Don Garcia de Toledo, *general de la mar* al lui Filip al II-lea, își expune argumentele în noiembrie 1564 pentru a nu-și arunca flotele împotriva Corsicii revoltate, așa îi cere Genova. „Este un adevăr limpede stabilit, scrie el[45] ambasado-

---

* Din *fusta:* corabie lungă, subțire și iute. (lb. ital. — N. tr.).

rului spaniol la Genova, Figueroa, că toate expedițiile maritime de iarnă nu sînt decît bani aruncați pe fereastră... Vom irosi banii fără să tragem cel mai mic folos, cum s-a mai întîmplat și în alte împrejurări și se va mai în-



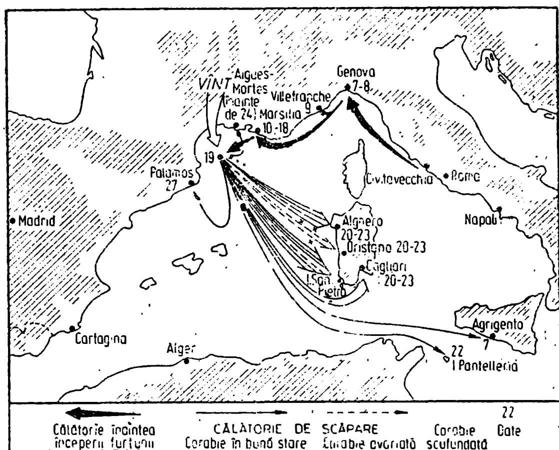

20. ÎN LOC SĂ AJUNGI ÎN SPANIA, SOSEȘTI LA TABARCA, IANUARIE 1597

**Cesare Giustiniano se îmbarcă la Genova pe o galeră a Republicii. El întoarce la Pomègues, o mică insulă din fața Marsiliei, și începe traversarea golfului Lion cînd mistralul îl surprinde în largul capului Creus. În loc să ajungă în Spania unde trebuie să reprezinte ca ambasador republica genoveză pe lîngă Filip al II-lea (deci imediat după bancruta din 1596 care a lovit atît de puternic oamenii de afaceri genovezi) el este împins de furtună drept spre sud. Galera ajunge într-un mic golf pustiu de pe coasta africană, între Djidjelli și Collo și petrece aici șase zile fără nici un necaz. Îi este imposibil să reia drumul spre nord și e silit să se îndrepte spre insula genoveză Tabarca. Galera devenind inutilizabilă, Cesare Giustiniano va ajunge în Sardinia și apoi în Spania pe o navă comercială. După scrisorile lui Cesare Giustiniano, A. d. S. Genova, Lettere Principi.**

tîmpla la nesfîrşit dacă întreprindem ceva, orice-ar fi, în anotimpul acesta". Mai mult, se riscă (trupele îmbarcate care vin din expediţia de la Peñon de Velez fiind obosite), compromiterea operaţiunilor de primăvară şi deci de a dobîndi doar o umbră de pradă sau, mai exact, traducînd cu fidelitate, „să apucăm porumbelul de coadă cînd l-am putea înşfăca de cap". Chiar dacă n-ar fi vorba decît despre o plimbare militară, ea ar fi primejdioasă. Străbaterea canalului Piombino „înseamnă o navigaţie peste măsură de lungă, nesigură şi primejdioasă".

Într-un cuvînt, vai de galerele care nu respectă regula! Prea joase pe apă, ele nu pot rezista hulei mari şi furtunilor[46]. Intuim motivele pentru care Carol Quintul a încercat să surprindă Algerul în 1541, dar el a căzut victimă anotimpului ales, acelei perioade „care este denumită de mauri Cassem, ceea ce înseamnă *tăietură* şi indică trecerea de la vară la toamnă"[47]. În ianuarie 1554 galerele Franţei sub comanda lui Piero Strozzi părăseso Marsilia îndreptîndu-se spre meleagurile romane, însoţite de bărci încărcate cu făină. O furtună scurtă scufundă cîteva dintre ele şi o galeră, iar celelalte sînt risipite şi se întorc înapoi la Marsilia fără vîsle şi fără pînze[48]. Vom reveni, cînd va fi necesar, la catastrofa din Herradura, din acest golf deschis, aproape de Málaga, unde va dispărea flota Spaniei în 1562. Culoarul dinspre Málaga, expus vînturilor din răsărit, este în tot timpul iernii extrem de periculos, mai periculos chiar şi decît golful Lion. Dar nu numai iarna ci şi primăvara, căci oare nu în aprilie 1570 erau aruncate pe ţărm la Málaga două galere, iar alte trei împinse în larg?[49] Sînt semnalate naufragii şi în 1566[50]. În anul următor, în februarie, 27 bărci şi nave, venind aproape toate din Flandra, cu arme şi carne sărată sînt înghiţite de valuri în faţa Málagăi[51]. Nici golful Lion, de altfel, nu-şi dezminte reputaţia: în aprilie 1569 furtuna care împrăştiase

cele 25 de galere ale Marelui Comandor al Castiliei, în drum spre coastele Granadei, și trezise temerea unui dezastru complet, fu atît de puternică încît unele galere fuseseră aruncate pe coastele Sardiniei în timp ce o alta,




21. O FURTUNĂ A MISTRALULUI ÎN 19 APRILIE ȘI ÎN ZILELE URMĂTOARE

**Escadra de galere a Marelui Comandor al Castiliei, Don Luis de Requesens ajunge pe coastele Spaniei. Scopul său? să atingă țărmul Regatului Granadei a cărui frontieră începe în sud-vest de Cartagena și unde moriscii se răzvrătiseră în noaptea de Crăciun a anului precedent; galerele vor intercepta atunci incursiunile maghrebinilor care aprovizionează insurgenții cu arme și oameni. Mistralul surprinde escadra în Golful Lion și împinge cea mai mare parte a galerelor către coastele Sardiniei. De notat călătoria împotriva vîntului a unei galere care ajunge la Aiguesmortes; sosirea în ziua de 27 a galerei lui Don Luis de Requesens la Palamos unde fusese precedat de soldați care părăsiseră escadra la Marsilia și ajung în Spania pe jos; cele două călătorii care conduc o galeră, una la Pantelleria, cealaltă la Agrigento unde nava sosește la 7 mai. Această schiță a fost întocmită după numeroasele documente pe care le-am examinat și le-am rezumat la Simancas și din care J. Gentil da Silva și Jacques Bertin au extras schița cartografică pe care o reproducem. Ar fi fost posibil de asemenea să cartografiem felul în care a fost semnalat și reperat evenimentul. În această împrejurare, primul rol în informațiile transmise către Spania a fost deținut de genovezi.**

cea a lui Ambrosio Negron nu reușea să atingă uscatul decît la Pantelleria[52]. E preferabil, în concluzie, pe timp rău, să rămîi în port sau, precum Carlo Doria, în ianuarie 1603, să fii

obligat să revii în el? Doria încearcă zadarnic să se depărteze de țărmul Barcelonei spre care este aruncat de mai multe ori, sfărîmîndu-și catargele și odgoanele și pierzînd 300 de vîslași[53].

## *Tihnă și taifasuri de iarnă*

Timpul rău înseamnă deci, obligatoriu, suspendarea marilor războaie maritime. La fel însă, înseamnă și suspendarea războaielor terestre, imposibil de continuat „cu iarna în spate"[54]. Desigur, nu există o oprire totală, oficială, dar încetinirea este evidentă. Astfel s-au petrecut lucrurile cu dramaticul război din Persia dintre 1578—1590 sau cu oricare alt război din spațiul mediteranean sau paramediteranean: „Apropierea zilei Kasim (Sfîntul Dumitru, 26 octombrie) marchează de obicei sfîrșitul campaniilor turcești pe mare și pe uscat", notează Hammer în prețioasa sa carte asupra Imperiului Otoman[55].

Motivul este că războiul se întreține prin resursele ținutului în care se poartă. Neavînd încotro, el așteaptă (și această cauză primează asupra celorlalte) ca secerișul să fie încheiat sau pe punctul de a se încheia. Ca să nu părăsim cadrul turcesc, iată ce scrie istoricul Zinkeisen în legătură cu asedierea Belgradului de către turci în 1456: „În cursul lunii iunie, în vremea cînd tocmai încep să se coacă grînele, armata otomană de asediu se îndreaptă contra Belgradului"[56]. Astfel decide calendarul anotimpurilor.

Pe scurt, semestrul de iarnă este o perioadă calmă, de pace. Războiul dintre state vegetează, la fel și hărțuielile mărunte, cu excepția cîtorva surprize neplăcute, căci, pe mare ca și pe uscat, timpul neprielnic acordă o șansă în plus surprizei. Astfel pe o vreme de iarnă cete de protestanți trec frontiera către Roussillon

 în 1562; în septembrie 1540 o mulțime de cor-

sari algerieni încearcă să pătrundă prin surprindere în Gibraltar, dar fără folos, așa încît mistralul îi aruncă de colo-colo cînd se retrag. Adesea, către sfîrșitul iernii, *ponantini*, cu galioane sau galere întărite, merg să facă piraterie pe mările agitate ale Levantului.

În timpul acestei perioade de „nimic deosebit" numai pălăvrăgelile nu încetează. La 20 martie 1589 consulul spaniol la Veneția, Juan de Cornoça scrie: „Nu avem noutăți despre turci, iarna a astupat trecătorile ... Niciodată n-am fost aici atît de lipsiți de informații"[57], de informații adevărate probabil, dar situația aceasta nu împiedică defel rumorile și zvonurile. Iarna, încetinind sau suspendînd călătoriile este, prin excelență, perioada știrilor false și a fanfaronadelor lipsite de risc. „Acum cînd este iarnă, scrie Nunțiul papal vorbind despre imperiali, ei îi lasă pe francezi să braveze după cum le e felul"[58] ...

Pentru guverne, de asemenea, iarna înseamnă timpul proiectelor și al marilor controverse. Activitatea statelor majore crește excesiv căci acum este perioada întocmirii dosarelor. Am spune cu plăcere: „dosare de iarnă", care trebuie folosite totdeauna, cu prudență de către istorici. Nimic nu e grabnic. Este un bun prilej pentru a discuta, a face previziuni și, la sfîrșit, pentru a croi planuri pe hîrtie: iată ce trebuie să facem în cazul în care s-ar întîmpla una sau alta; totuși, dacă sultanul sau regele Franței ... Și cerneala înnegrește pagini după pagini ... Ideile vaste, planurile extraordinare pe care istoricii le analizează cu venerație și convingere, de cîte ori nu s-au copt la căldura unui foc de lemne sau a unui *brasero* într-o încăpere bine izolată, în timp ce afară, la Madrid sau aiurea se dezlănțuia *el cierzo*, vîntul cu zăpadă din munți!

În astfel de clipe nimic nu părea exagerat sau prea greu ... Să blochezi Țările-de-Jos, să le lipsești de sare, să cumperi tot grîul hanseatic cu care se hrănesc ele, să le închizi por-

țile Spaniei — proiecte de iarnă. În 1565—1566, după marea înfrîngere a turcilor în fața Maltei, în timp ce oamenii continuă să trăiască spaima verii de-abia sfîrșite, se plănuiește trimiterea a 12.000 soldați, în număr egal italieni și spanioli în La Goulette[59]. Dar cum să-i găzduiești în minuscula fortăreață, chiar după mărirea sa din anii '60? N-are a face: vor fi găzduiți sub zidurile dinspre capul Bon care pe hartă pare un loc destul de convenabil. Totul este prevăzut, dar, ca de atîtea ori, nu se va mișca nimic. Vara, din acest punct de vedere este nu doar mai cumpătată ci și mai realistă; sau, mai exact, în timpul verii evenimentele se desfășoară în depărtare fără ca statele să le poată totdeauna controla.

Există totuși o activitate pozitivă în timpul iernii, una singură: negocierile, discuțiile diplomatice, rezolvările pașnice. Privind astfel lucrurile, iarna înseamnă o haltă salutară. E o realitate, în orice caz, că tratatele de pace studiate în această carte au fost încheiate în lunile de iarnă, că ele se situează înaintea frămîntărilor și dezastrelor din timpul verii. Pacea de la Cateau-Cambrésis apare în urma convorbirilor din iarna anului 1558—1559 și se semnează la 2 și 3 aprilie 1559. Armistițiile hispano-turce se încheie în miezul iernii, iar cel din 1581 este semnat la 7 februarie; pacea de la Vervins se instituie la 2 mai 1598. Armistițiul de 12 ani va fi semnat la Haga[60] la 9 aprilie 1609. Numai pacea hispano-engleză este semnată la 28 august 1604[61], făcînd excepție de la regulă. Dar nu era ea oare încheiată, în fapt, de la moartea Elisabetei în martie 1603 și înainte de călătoria în Anglia a lui Don Juan de Tassis, conte de Villamediana (iunie 1603)? Departe de noi gîndul de a reduce complicatul joc al diplomației, în definitiv, la o simplă pendulare a anotimpurilor. Totuși data încheierii acordurilor își are importanța sa. Cînd se situează aceasta? Dacă se află la începutul iernii, atunci discuția a fost aproape inexistentă; dacă

se află la sfîrșitul iernii — controversa a fost aprigă; nu cumva teama, aprehensiunea față de vară și de imensele ei cheltuieli militare i-a făcut pe cîrmuitori mai înțelepți?

## *Asprimile iernii*

Iată deci lumea mediteraneană sub semnul tihnei și al înțelegerii, blînde imagini care se întîlnesc cu altele: cele ale lunilor ianuarie așa-zise însorite, pe care le laudă afișele-reclamă pentru Coasta de Azur; sau cele ale fluviilor de păsări migratoare obosite abătîndu-se ca o ploaie asupra pămînturilor din sud care se hrănesc din această mană cerească, asupra Egiptului mai ales, pe care Belon du Mans[62] îl vede „în întregime alb“ de păsări, în aceeași epocă, desigur, în care pe ogoare prepelițele pot fi adunate cu mîna, ca fructele.

De fapt iarna mediteraneană aidoma celei europene, este o realitate prea puțin atrăgătoare. Mai ales în orașe, ea înseamnă o grea încercare pentru cei săraci. La 6 noiembrie 1572, Giovanni Andrea Doria îi scria lui Don Juan de Austria[63]: „Alteța Voastră trebuie să știe că, fiindcă în regiunea Genovei nu se cultivă grîu și chiar prea puțin din ceea ce, în afara grîului este necesar hrănirii oamenilor, există, în consecință, multă mizerie nu numai în munți dar chiar și în oraș, atît de multă încît săracilor le vine foarte greu să trăiască, cu deosebire iarna cînd lipsa pîinii se însoțește cu lipsa veșmintelor care le răpește putința de a munci“. De aceea, conchide scrisoarea, „putem aduna la Genova în vederea primăverii următoare ocnași voluntari pentru echipajele de vîslași a zece galere“. Iată un document copleșitor pentru Genova bancherilor și iarna mediteraneană . . .[64].

Nu mergem pînă la a susține că iarna mediteraneană este glacială! Este însă mai puțin caldă decît ni se spune, și adesea, umedă; mai 

curînd este un personaj straniu care soseşte brusc după şase luni de căldură şi împotriva căruia mediteraneanul n-a putut sau n-a ştiut niciodată să se înarmeze. Totul se petrece ca şi cum în fiecare an marea ar fi fost surprinsă de valurile de frig. Este o realitate că locuinţele larg deschise, cu dale de piatră în loc de lemn, mai mult sau mai puţin încălzite sau potrivite pentru încălzire, nu prevăd lupta împotriva frigului. Ele ştiu să se apere numai împotriva căldurii. Ferdinand de Aragón avea obiceiul să spună că el trebuia să rămînă împotriva opiniei curente, vara la Sevilla şi iarna la Burgos[65]: frigul era aici foarte puternic, dar cel puţin erai protejat împotriva lui. Cîţi călători nu se vor fi gîndit în camerele îngheţate ale vreunei case din Alger sau Barcelona că nu le-a fost niciodată atît de frig ca în ţinutul mediteranean!

## *Vara şi viaţa sa precipitată*

O dată cu primăvara luxuriantă, adesea umedă, caldă din pricina vînturilor „năvalnice" ... „care fac să înmugurească pomii"[66], o dată cu această primăvară efemeră (în cîteva zile înflorese migdalii şi măslinii), viaţa se precipită. Pe mare, în ciuda primejdiilor sale, aprilie este una dintre lunile cele mai active ale anului. Pe ogoare se încheie ultimele lucrări[67]. Apoi, peste puţină vreme, într-un ritm rapid, se succed recoltările: secerişul în iunie, culesul smochinelor în august, al strugurilor în septembrie, al măslinelor, toamna, şi lucrările reîncep o dată cu primele ploi ale toamnei[68]. Ţăranii din Castilia Veche trebuie să-şi semene grîul pînă spre mijlocul lui octombrie, pentru ca planta să aibă timp să formeze cele trei sau patru frunze care-i vor permite să reziste frigului puternic al iernii[69]. Astfel, în cîteva luni sînt întoarse paginile cele mai încărcate
 ale calendarului agricol. De fiecare dată trebuie

să te grăbești, să profiți de ultimele ploi de primăvară sau de primele ploi de toamnă, de primele zile frumoase sau de ultimele. Întreaga viață agricolă, adică latura cea mai bună a vieții mediteraneene, se petrece sub semnul grabei. Teama de iarnă este prezentă. Cel mai important lucru este să umpli beciurile și hambarele. Chiar și în casele din oraș se strîng provizii la loc sigur[70], vin, grîu, lemnul indispensabil încălzirii și gătitului. Pînă a nu veni iarna, către septembrie, păstorii spanioli din Medinaceli și din alte părți, vînd dinainte negustorilor lîna oilor pentru a plăti islazurile de care au nevoie și pentru a face față cheltuielilor de peste an. Vor trebui apoi să se grăbească s-o predea în mai creditorilor exigenți. Dar suma avansată — o jumătate de milion de ducați —, aduce siguranța necesară pentru timpul iernii[71]. La fel, silozurile îngropate ale arabilor din Oran, „gropile" țăranilor din Apulia sau din Sicilia sînt un alt mod de a se înarma împotriva iernii[72].

O dată cu vara, se precipită, de asemenea, și războiul sub toate formele sale: războiul terestru, războiul cu galere sau de pirați, tîlhăriile de la șesuri.

În lungul drumurilor se intensifică circulația. Pe uscat, singurul dușman al călătorului este acum căldura, dar se poate călători noaptea sau în zori[73]. Pe mare, presiunea aerului cald saharian readuce timpul senin și, ceea ce este la fel de important, condiții atmosferice stabile. Pe Marea Egee, vînturile de vară vor bate cu regularitate dinspre nord spre sud, din mai pînă în octombrie[74], cînd încep primele furtuni de toamnă[75]. Baronul de Tott afirmă că în iulie, din Creta pînă în Egipt, „vînturile, care în această perioadă sînt alizeele de la vest la nord, fără a tulbura vreodată marea, permit navigatorilor să calculeze momentul sosirii lor în Egipt[76]. Sînt aceleași vînturi care-i prilejuiseră lui Belon du Mans, în 1550, o călătorie fericită din Rodos la Alexandria. De durată 

previzibilă, călătoriile sînt relativ sigure și liniștite pe întreg cuprinsul mării. Bătrînul prinț Doria avea obiceiul să spună: „În Marea Mediterană există trei porturi: Cartagena, iunie și iulie"[77].

Navigația se intețește cu atît mai mult în aceste veri calme cu cît epoca recoltelor stimulează schimburile comerciale. Graba corespunde secerișului și treieratului care îi urmează, apoi culegerii fructelor și viilor. Apariția vinurilor noi deschide o mare epocă de comerț. La Sevilla cel puțin, *la vendeja* este un fel de tîrg al vinurilor, încadrat între date fixe: „de la 7 la 13 octombrie... perioada numită *la vendeja*, scrie în 1597 ducele de Medina Sidonia[78]. Navele nordice caută vinurile Andaluziei la fel cum caută sarea, uleiul și mărfurile de peste mări. Cervantes povestește în *Coloquio de los Perros (Colocviul cîinilor)*[79], vicleniile unei prostituate din Sevilla care conlucrează cu un complice alguazil. Ea își făcuse o specialitate de a-i exploata pe *bretoni* (prin bretoni vom înțelege englezi și în general nordici). Împreună cu o prietenă „umblau mereu la vînătoare de străini și cînd venea *la vendeja** la Cadiz și la Sevilla, le venea și lor apa la moară și nu rămînea breton pe care să nu-l ia cu asalt".

Culesul viilor în întreaga lume mediteraneană este un prilej de bucurie și chefuri, viață tolerantă și puțin zănatecă. La Neapole, culegătorii interpelează după plac pe toți pe care-i întîlnesc, femeie sau bărbat, călugăr sau preot. Toate acestea dau naștere multor excese și Pedro de Toledo, vicerege al Neapolelui, cunoscut pentru *onestità*, adversar al unor asemenea tradiții păgîne supărătoare dă chiar un edict împotriva lor[80]. Nu ni se spune dacă măsura a fost eficace. Poți lupta împotriva coaliției dintre vară și vinul nou, și

---

* În ediția românească din care cităm, „iarmarocul". Am păstrat termenul lui F. B. deoarece nota 79 îi explică sensul. (N. tr.).

poți pune stavilă bucuriei colective prilejuite de culegerea fie a smochinelor[81] fie a frunzelor de dud — ca în cîmpia Murciei[82]? La Ragusa, oraș prudent, și obligat mai mult decît altul să fie astfel, culesul viilor este pentru autorități o perioadă de alertă și panică: se supraveghează mai îndeaproape decît în restul anului corpul de gardă, zidurile, străinii pentru a verifica dacă sînt înarmați și, mai ales, în august 1569, oamenii din Apulia *„li pugliesi* — spuneau Rectorii, *quali intendiamo essere multi nella città et scandalosi*...*[83]".

Vara este totodată și perioada pescuitului îmbelșugat. Tonul mai cu seamă depinde de tropismele anotimpurilor. În timpul verii se pescuiește cu ajutorul îngrăditurilor de năvoade cînd, în vremea lui Filip al II-lea, ducele de Medina Sidonia, deținător al monopolului pescuitului în Andaluzia, face să răsune tobele recrutorilor pentru a strînge oamenii de care are nevoie. El îi înrolează cum se înrolează în armată.

În intervalul dintre anotimpuri (înaintea iernii și la sfîrșitul ei) funcționează neobositele pescării din Bosfor[84]. Tot la sfîrșitul iernii, în aprilie 1543 sosesc la Marsilia, în ajunul sezonului de pescuit bărci întregi încărcate cu butoiașe goale trimise de Fréjus pentru pește sărat: în 17 aprilie, 1 800 în trei bărci, în 21—200, în 26—600, în 30—1 000[85].

## *Epidemiile de vară*

Dar căldurile dezlănțuie și bolile endemice doar domolite în timpul iernii. Baronul de Tott notează că ciuma „își începe pustiirile încă din timpul primăverii" și durează, de obicei, pînă la apropierea iernii[86]. Același lucru s-ar putea spune despre toate epidemiile lumii me-

---

* despre care știm că se află mulți și turbulenți în oraș (lb. ital. — N. tr.).

diteraneene (cu excepția, totuși, a tifosului exantematic, endemic în Africa de nord care, la venirea iernii, în mod regulat se accentuează). Orașele, ca totdeauna, sînt cele mai amenințate. În fiecare an Roma moare de arșiță. De aceea mulți cardinali se retrag la țară, la casele și viile lor care nu înseamnă doar un lux ostentativ, contrar a ceea ce susținea Scarron[87]. Cînd cardinalul de Rambouillet, ambasador al regelui Franței, sosește la Roma în iulie 1568, „Domnii cardinali de Ferrara și Vitelli" sînt plecați de aici „pentru a scăpa de căldură"[88] și împreună cu ei, mulți alții. Sixt al V-lea însuși va face mai tîrziu această concesie sănătății proprii mergînd în fiecare vară la vila sa, situată destul de rău altfel, aproape de Santa Maria-Maggiore, într-o scobitură a Esquilinului[89], sau în noul palat pontifical construit pe Quirinal[90]. La mijlocul verii, pînă mai ieri, Roma era un oraș pustiu „arzător și parcă blestemat din pricina frigurilor"[91].

Pretutindeni, la Roma, la Avignon, la Milano, la Sevilla cei bogați, nobili sau burghezi, laici sau clerici, părăsesc orașele prea calde. Filip al II-lea merge la Escorial ca să caute nu numai singurătatea ci și răcoarea în centrul nemiloasei veri castiliene[92]. Cine ne-ar putea informa mai bine despre această migrație estivală practicată de toți oamenii înstăriți decît comeseanul, comperul și cronicarul lor, Bandello? Ce fericire să te afli, în timpul caniculei, într-o grădină la Milano aproape de *Porta Beatrice;* să mănînci cele mai dulci fructe și să bei *un generoso e preziosissimo vino bianco**[93]. „Vara trecută, povestește el, pentru a fugi de căldurile care la Milano sînt excesive am plecat ... cu Signor Alessandro Bentivoglio și soția sa Signora Hyppolyta Sforza, la reședința domniilor lor de pe celălalt mal al Addei, la Palat cum i se zice, și am rămas acolo timp de trei

---

* un generos și foarte prețios vin alb (lb. ital. — N. tr.).

luni“[94]. Altă dată se află dincolo de Brescia, la San Gottardo unde are prilejul să vorbească, după masă, despre *beffe che da le donne, o a le donne si fanno*[*95]. Altă dată mica societate a uneia dintre nuvelele sale se instalează pe lîngă Pinaruolo, într-o pajiște cu iarba mătăsoasă unde în apropiere susură apa răcoritoare și limpede a unui pîrîu. Alteori, micul grup se strînge sub măslini, dar totdeauna aproape de izvoare și ape curgătoare. Nu acesta era, cu secole mai înainte, cadrul *Decameronului?*

## *Climatul mediteranean și Orientul*

Ritmul vieții după anotimpuri este în deșert invers celui din lumea mediteraneană. Acolo, într-adevăr, oprirea activității sau cel puțin încetinirea ei este caracteristică mai curînd verii decît iernii. Vara, cu căldurile ei copleșitoare oprește, suspendă totul. După octombrie noiembrie, după culesul curmalelor (care este și perioada de pelerinaj la Mecca) viața și comerțul se urnesc din nou.

Tavernier ne relatează totuși despre caravane care sosesc la Smirna în februarie, iunie și octombrie[96] dar Smirna și Asia Mică se află în afara deșertului propriu-zis.

Cît despre cămilele care sosesc în Egipt în septembrie-octombrie[97] vin oare atît de departe? În aprilie, mai și iunie marile caravane ajung în Cairo[98]. De Sercey (mărturia sa datează din secolul al XIX-lea) susține că, după opinia sa, deșertul nu poate fi traversat între Bagdad și Alep în timpul verii. Către 1640, activitatea caravanieră cu plecarea din Ormuz ținea de la 1 decembrie pînă în luna martie[99]. În sudul Oranului, în secolul al XX-lea, marile caravane sînt tot cele din noiembrie[100] și această activi-

* farsele care se fac despre sau unor femei (lb. ital. — N. tr.).

tate, care are un caracter regulat, o evocă oarecum pe cea a Mediteranei din aprilie.

Astfel pustiul se animă în clipa cînd mai la nord sau mai la vest totul intră în apatie. Turmele, care în timpul verii părăsiseră stepa, se întorc către pășunile refăcute și, aidoma caravanelor, parcurg din nou drumurile pustiului. Vremea schimbătoare a trecut, viața redevine ușoară, mai îmbelșugată, și, totodată, mai activă. Arheologul Sachau se mira văzînd în timpul iernii la Kut el Amarna oameni la lucru, care reparau canale și cultivau legume[101]. Nu e totuși nimic în acest fapt care să nu fie normal și perfect adecvat la ritmul obișnuit al vieții din stepă.

## *Ritmuri ale anotimpurilor și statistici*

Fără îndoială că ar trebui să cercetăm mai îndeaproape aceste probleme importante, greșit înțelese pînă acum de literatura istorică. Putem să invocăm statisticile? Pentru secolul al XVI-lea, acestea sînt rare și insuficiente. Și totuși, un interes în consultarea lor există.

Am arătat, după listele marsilieze din 1543, că expedierea de butoaie grele provenind din Frejus pentru „peștele sărat“ marca importanța lunii aprilie în ajunul sezonului de pescuit.

Iată pentru anul 1560 o listă de asigurări maritime încheiate la Ragusa[102]. Această listă pune în lumină rolul hotărîtor al lunilor aprilie și mai. Navele se asigură în preajma unor mari călătorii — ce poate fi mai firesc decît asta? Listele de *portate* din Livorno[103] oferă amănunte despre transporturile debarcate în port, numele navelor și ale orașelor din care provin. Avem posibilitatea, grație acestor documente, să notăm din iulie pînă în octombrie sosirile mătăsii, din ianuarie pînă în iulie-august ale piperului din Alexandria, sau, după octombrie ale brînzeturilor sarde. Sînt cîteva

**Numărul asigurărilor maritime la Ragusa în 1560**

Listă lunară, fiecare semn X = 1 asigurare

(după Arhivele Ragusei)

| Ian. | Febr. | Mart. | April. | Mai | Iun. | Iul. | Aug. | Sept. | Oct. | Nov. | Dec. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | 6 | 5 | 14 | 20 | 2 | 1 | 5 | 6 | 4 | 7 | 6 |

mici mișcări sezoniere dintre care fiecare ar merita un studiu căci calendarul din Livorno nu este identic cu cel al altor porturi mediteraneene inclusiv Genova, vecinul său cel mai apropiat[104].

Nu cred însă că se poate demonstra numai printr-un exemplu, cu ajutorul acestor documente, oscilația economică datorată anotimpurilor. Statisticile din Livorno refuză un răspuns atît de simplu pentru că, aparținînd secolului al XVI-lea, sînt imperfecte, lipsite de o adevărată unitate de măsură. E imposibil, de exemplu, să calculăm pentru o lună sau alta tonajul

brut al mărfurilor debarcate ceea ce ar fi indiciul cel mai valoros.

Amintitele *portate* din Livorno înregistrează sosirile navelor cu tonajele cele mai diverse: bărci, gondole, *galionetti, scafi, leuti, feluci, saete; navicelloni, caramusali, tartane, galioane* și *corăbii,* aceste ultime două categorii — galioane și corăbii — reprezentînd navele cu cel mai mare tonaj ale întregii serii. Dacă socotim fiecare dintre aceste nave o unitate, nu mai mult, vom obține cifre discutabile; la fel dacă adăugăm kilograme și tone. A le clasa pe categorii n-ar însemna mare lucru cu excepția navelor și galioanelor, pentru care vom încerca s-o facem.

Acestea fiind zise, iată cifrele care se pot obține din punctul de vedere care ne preocupă.

**Intrări în Livorno în 1578, 1581, 1582, 1583, 1584 și 1585**

| Anul | Nave de orice fel* intrate de la 1 aprilie la 30 septembrie (semestrul de vară) | Nave de orice fel* intrate de la 1 octombrie la 31 martie (semestrul de iarnă) | Total |
|---|---|---|---|
| 1578 | 171 | 126 | 297 |
| 1581 | 84 | 107 | 191[1] |
| 1582 | 199 | 177 | 376 |
| 1583 | 171 | 171 | 342 |
| 1584 | 286 | 182 | 468 |
| 1585 | 147 | 160 | 307 |
| Total | 1058 | 923 | 1981 |

[1] Și nu 181, indicat din greșeală de F. Braudel și R. Romano, *op. cit.*, anexă. (N. — F.B.).

Cifre incomplete și imperfecte, după cum se vede. Nu este ușor să analizăm informațiile pe care ni le dau. Potrivit statisticilor lunare, trei luni apar mai active decît altele: aprilie, la ieșirea din iarnă în momentul necesarei lichidări a stocurilor și iulie și august, imediat după

## Listă lunară privind traficul din Livorno: aceleași date*

| Anul | ian. | feb. | mart. | apr. | mai | iun. | iul. | aug. | sept. | oct. | nov. | dec. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1578 | 27 | 40 | 40 | 49 | 24 | 27 | 30 | 26 | 15 | 6 | 7 | 6 |
| 1581 | 13 | 4 | 5 | 9 | 7 | 15 | 20 | 23 | 10 | 29 | 27 | 29 |
| 1582 | 27 | 27 | 33 | 38 | 29 | 44 | 52 | 19 | 17 | 17 | 37 | 36 |
| 1583 | 22 | 18 | 21 | 37 | 22 | 28 | 27 | 33 | 24 | 39 | 38 | 33 |
| 1584 | 57 | 36 | 31 | 36 | 46 | 55 | 46 | 72 | 31 | 21 | 30 | 7 |
| 1585 | 34 | 27 | 17 | 20 | 33 | 17 | 25 | 28 | 23 | 18 | 37 | 28 |
| Total | 180 | 152 | 147 | 189 | 161 | 186 | 200 | 201 | 120 | 130 | 176 | 139 |

* Galerele nu sînt incluse

## Corăbii și galioane intrate la Livorno: aceleași date

| Anul | ian. | feb. | mart. | apr. | mai | iun. | iul. | aug. | sept. | oct. | nov. | dec. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1578 | 9 | 7 | 3 | 3 | 4 | 2 | 1 | 3 | 0 | 4 | 3 | 4 |
| 1581 | 11 | 4 | 3 | 4 | 6 | 3 | 0 | 4 | 2 | 8 | 4 | 3 |
| 1582 | 5 | 1 | 4 | 6 | 0 | 3 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 6 |
| 1583 | 0 | 2 | 5 | 1 | 1 | 3 | 0 | 3 | 0 | 2 | 1 | 3 |
| 1584 | 8 | 2 | 6 | 3 | 6 | 2 | 2 | 1 | 2 | 5 | 2 | 2 |
| 1585 | 1 | 7 | 9 | 2 | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 2 | 2 | 3 |
| Total pe ani: | 1578 | 1581 | 1582 | 1583 | 1584 | 1585 | | | | | | |
| | 43 | 52 | 37 | 21 | 41 | 31 | | | | | | |
| Total pe luni: | 34 | 23 | 30 | 19 | 17 | 15 | 7 | 12 | 8 | 23 | 16 | 21 |
| Totalul altor nave: | 146 | 129 | 117 | 170 | 144 | 171 | 193 | 189 | 112 | 107 | 160 | 118 |

seceriş. Cele două luni mai puţin animate sînt septembrie şi octombrie. În lista noastră: aprilie — 189; iulie — 200; august — 201; dar 120 în septembrie şi numai 130 în octombrie. Încetinirea este sensibilă.

Lista navelor şi galioanelor se referă la marii transportori şi la călătoriile pe distanţe lungi. Activitatea acestor nave se deosebeşte de cea a ambarcaţiunilor de tonaj mai mic. Cele din urmă lucrează în aprilie, iulie şi august, celelalte — navele şi galioanele — dimpotrivă, au indicele cel mai coborît în iulie, iar cel mai ridicat în ianuarie (34), martie (30), februarie şi octombrie (23). Apariţia masivă a navelor nordice va accentua acest decalaj în traficul portului Livorno[105]. Pentru grîu, după cum indică tabelele, bărcile îşi asumă, în iulie şi august, transporturile la mică distanţă, în timp ce călătoriile care cer timp se realizează cu navele mari. De serviciile lor beneficiază mărfurile ţinuturilor îndepărtate.

În sectorul occidental al mării, despre care depune mărturie Livorno, şi probabil pe întreaga întindere a mării, obstacolul iernii a fost, deci, în parte, depăşit pe distanţele scurte şi lungi. A trecut epoca legii rhodiene care interzicea chiar şi asigurările maritime pe timp de iarnă; nu existau şi nu trebuiau să existe călătorii de iarnă. Sosirea unei *Kogge* nordice în secolul al XV-lea pare să fi precedat această victorie mediteraneană asupra timpului neprielnic. Galioanele Veneţiei îndrăzneau deja să se aventureze în timpul iernii şi evoluţia continuată de-a lungul întregului secol al XVI-lea nu face decît să se accentueze pînă într-atît încît Tavernier în secolul al XVII-lea era îndreptăţit să spună: „navigaţia în mările Indiilor nu se face pe orice timp ca în mările noastre din Europa“[106]. În secolul al XVI-lea numai galera şi variantele sale nu pot naviga pe furtuni puternice. Pentru celelalte nave, mai ales pentru marile nave pîntecoase ale negustorilor,
 riscul este încă mare dar nu mai reprezintă un

obstacol descurajator. Iar progresele tehnice reduc în fiecare zi acest risc. De altfel, sîntem aproape de vremea cînd galera însăși va dispare, cedînd locul vaselor de linie, capabile să navigheze și să se lupte cu furtuna. Corsarii tripolitani din secolul al XVII-lea pregătesc în timpul iernii *nave* de piraterie și nu echipează galere decît vara[107]!

Tabelele livorneze ne informează puțin în legătură cu aceste probleme complexe. În plus, ele au defectul de a ne oferi doar intrările în port. O jumătate întreagă a traficului, cea a ieșirilor, ne scapă.

Nu sîntem mai norocoși nici cu lista călătoriilor pelerinilor germani în Palestina, cu plecarea din Veneția, între 1507 și 1608 — în total aproximativ 30 de itinerarii descrise în prețioasa și erudita culegere a lui Rohricht[108]. Există totuși în ea relatarea unor călătorii, comparabile între ele, din cursul întregului secol.

Plecarea pelerinilor are loc în iunie sau iulie, în miezul verii: din douăzeci și patru de cazuri precizate, plecările se eșalonează astfel: în mai (20 mai) — 1; iunie — 10; iulie — 11; august — 1; septembrie — 1. Sosirea la Jaffa sau la Tripoli în Siria are loc fie în iulie, fie în august. În alte douăzeci și trei de cazuri eșalonarea este: iunie 1; iulie — 7; august — 11; septembrie — 10; octombrie — 1; noiembrie — 0; decembrie — 1. De pe coastă, pînă la Ierusalim și înapoi, incluzînd două sau trei zile petrecute la Ierusalim, pelerinajul este de o rapiditate extremă, durează între trei săptămîni și o lună, pelerinii reîmbarcîndu-se, în general chiar pe nava care i-a adus. Plecările din Jaffa, Beirut sau Tripoli din Siria se fac mai ales în august (din 12 cazuri: iunie — 1; august — 6; septembrie — 2; octombrie — 3). De obicei, în decembrie pelerinii pun din nou piciorul în Veneția (din 13 cazuri: noiembrie — 4; decembrie — 7; ianuarie — 1; februarie — 1).

Vom căuta prin aceste cîteva cifre o comparație suficient de exactă între duratele călătoriilor de vară și iarnă, adică a călătoriilor la ducere și la întoarcere.

Raportul dintre timpul consumat la ducere și cel consumat la întoarcere, este aproape de unu la doi. Acest raport se datorează oare doar anotimpurilor? Sau mai există oare o dificultate apărută din schimbarea sensului călătoriei și legată de vînturi? Această ultimă explicație este puțin verosimilă. Într-adevăr, luînd în discuție cifra de 73 de zile pe care o dăm pentru anul 1587, observăm că ea corespunde unei călătorii de ducere nu și de întoarcere; dar o călătorie care de fapt nu a fost făcută în timpul verii: nava plecată din Veneția la 29 septembrie 1587 a sosit la Tripoli abia în 11 decembrie[109].

Nu trebuie să cerem prea mult sumarei statistici care urmează: ea stabilește cel mult faptul că iarna, călătoriile sînt mai lente decît cele din perioada verii. În privința asta cifrele confirmă ipotezele și observațiile contemporanilor. Pentru mai multă siguranță am întocmit un ultim tabel în care n-au fost reținute decît călătoriile făcute, la ducere și la întoarcere, de aceleași (sau după toate aparențele aceleași) nave.

Durata călătoriilor Veneția — Palestina

| Duceri | | Întoarceri | |
|---|---|---|---|
| 1507 | 50 | 1507 | 86 |
| 1507 | 46 | 1507 | 152 |
| 1517 | 29 | 1519 | 79 |
| 1520 | 72 | 1521 | 92 |
| 1521 | 43 | 1523 | 101 |
| 1523 | 49 | (18 zile de escală în Cipru) | |
| 1523 | 57 | 1523 | 90 |
| 1546 | 39 | (Plecarea calculată de la | |
| 1549 | 33 | Ierusalim) | |
| 1551 | 35 | 1527 | 80 |
| 1556 | 40 | 1553 | 79 |
| 1561 | 47 | 1561 | 112 |
| 1561 | 62 | 1581 | 118 |

| | |
|---|---|
| 1563 | 26 |
| 1565 | 40 |
| 1565 | 38 |
| 1583 | 26 |
| 1587 | 40 |
| 1604 | 49 |
| 1608 | 44 |

Media: 43 de zile, cifră rotunjită.

| | |
|---|---|
| 1587 | 73 |
| 1608 | 65 |

Media: 93 le zile

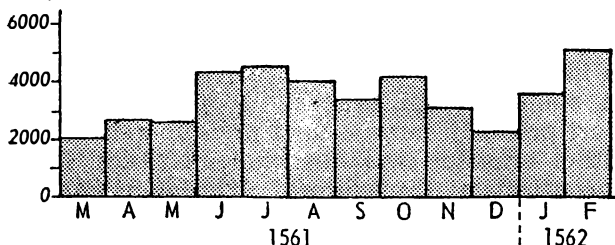
Durata călătoriilor realizate de aceleași nave la ducere și la întoarcere

| La ducere | | La întoarcere | Raport D/I |
|---|---|---|---|
| 1507 | 50 zile | 86 zile | 1,7 |
| 1517 | 29 zile | 79 zile | 2,7 |
| 1521 | 43 zile | 92 zile | 2,1 |
| 1523 | 49 zile | 101 zile | 2,06 |
| 1523 | 57 zile | 90 zile | 1,57 |
| 1608 | 44 zile | 65 zile | 1,47 |
| Media: | 45 zile | 85,5 zile | 1,9 |

Deosebirea dintre duratele călătoriilor la ducere și la întoarcere este aproape aceeași cu media anterioară (43 de zile față de 93).

## *Determinism și viață economică*

Este evident că aceste calcule, reluate din prima ediție a lucrării de față, clarifică prea puțin problemele puse. Am scos încă de pe atunci la lumină situația tabelelor livorneze, dar ele n-au adăugat nimic discuției[110]. Mă tem că un studiu al înregistrărilor portuare a căror existență o cunoaștem — la Barcelona, aflate în arhive greu accesibile, la Ragusa-Dubrovnik unde datele nu sînt ordonate și ușor de examinat decît din 1563[111], la Genova unde cifra lor uriașă îi descurajează pe cercetători[112] mă tem deci că un asemenea studiu ar risca să ajungă prea departe. Dimpotrivă, impresia care-și face loc, bună sau rea, dar probabil bună, este că determinismul anotimpurilor, indiscutabil cînd este vorba de viața ogoarelor, este




**22. EVOLUȚIA AFACERILOR DIN FONDACO DEI TEDESCHI LA VENEȚIA**

**După redevențele plătite Senioriei. Acest document la fel ca nenumărate altele care nu pot fi semnalate în continuare, nu indică defel contrastele după anotimpuri care ne-ar permite să ajungem la concluzia încetării totale a afacerilor în timpul iernii. Amintim ca un amănunt, că la Veneția anul începe la 1 martie.**

contracarat permanent de viața voluntară a oamenilor și mai ales a orașelor. Iarna pe mare este un obstacol, dar bărcile îl înfruntă pe distanțe mici, iar marile nave, în lungile lor călătorii, — chiar dacă aruncă peste bord în caz de pericol baloturi de lînă și butoaie de grîu — taie totuși valurile, cel puțin o vreme, *„a sembianza di veloci delfini“*[113]. Iarna este un obstacol în munți, mai ales în Alpi, dar am văzut că ei, totuși, sînt străbătuți în mod sistematic.

Totuși dovezile incontestabile despre viața mai puțin activă din timpul iernii abundă. Cea mai neașteptată, poate, este cea a băncilor napolitane care iarna investesc banii depunătorilor lor în „rente“ în timp ce vara îi întrebuințează pentru achiziționarea unor mari cantități de produse agricole din regat și pentru speculațiile pe care acestea le fac posibile[114]. Cu toate acestea, iarna este marele anotimp al lucrărilor casnice și al activității meșteșugărești. La 8 decembrie 1583, Baltasar Suárez, acel negustor spaniol din Florența care va deveni rudă prin alianță cu marele duce, se plînge corespondentului său de la Medina del Campo — Simón Ruiz că nu are destulă lînă (tocmai

 primise o cantitate mică pe care o vînduse cu

un preț bun): „Mi-e foarte necaz, scrie el, cînd văd prilejurile care se pierd pentru că acum este vremea cînd se lucrează mai mult decît în întreg anul și pentru că neavînd lînă, iată-ne că stăm cu toții degeaba“[115]. Obținerea unei mari producții iarna este și preocuparea autorităților orașului cînd sînt înțelepte. Acest lucru îl confirmă și Proveditorul *Artei della Lana* la Florența; în octombrie 1604: meșteșugarii trebuie ajutați cu orice preț „acum cînd sosesc zilele friguroase și nopțile lungi și cînd au nevoie de lumină și haine în afară de hrană . . .“[116].

Astfel intervin mii de excepții: viața oamenilor răspunde presiunilor mediului dar, totodată, le și ocolește, se eliberează de ele pentru a se prinde în alte rețele pe care noi istoricii le reconstituim mai mult sau mai puțin bine.

## NOTE

1. Jean SERVIER, *Les portes de l'année, rites et symboles: l'Algérie dans la tradition méditerranéenne,* Paris 1962, p. 13.
2. A.d.S. Venezia, Senato Mar, vol. 18, f° 45, v°; vol. 23, f° 97; vol. 31, f° 126.
3. *Ibidem,* vol. 4, f° 26, 12 decembrie 1450.
4. Thomas PLATTER, *op. cit.,* p. 33, în ianuarie 1593.
5. Galiani, *Cronaca di Bologna, Marciana,* 6114, CIII, 5.
6. Giovanni BALDINUCCI, *Quaderno di ricordi,* Marciana, XI—XCIV.
7. „. . .iarna rămîne anotimpul temut în care trebuie să te descurci cum poți“, vezi M. Le LANNOU, *Pâtres et paysans de la Sardaigne,* Paris, 1941, p. 52.
8. Vezi clasicul peisaj din H. TAINE, *Philosophie de l'art. . .* (pasajul cu Zeus).
9. *Decameronul,* ziua a 8-a, nuvela a VI-a.
10. Jean SERVIER, *op. cit.,* p. 287 și următoarele.
11. P. ARQUÉ, *Géographie des Pyrénées françaises,* p. 43.
12. *Voyage en Italie,* p. 227—237.
13. E. CHARRIÈRE, *Négociation de la France dans le Levant,* vol. 3, p. 713.
14. Léon BOPPE, *Le Journal et les lettres de Gédoyn „le Turc“, consul de France à Alep,* Paris, 1909, p. 37, 38; „. . . și mă lăsă singur în

pădurea plină de urşi, lupi şi alte fiare sălbatice precum o arătau îndestul urmele labelor lor lăsate de curînd în zăpadă".

15. *Description de l'Afrique, tierce partie du monde*, p. 33—34.
16. *Op. cit.*, vol. 1, nuvela a 16-a, p. 360.
17. Museo Correr, Dona delle Rose, vol. 23, f° 449 v°.
18. STENDHAL, *Promenades dans Rome*, Paris, 1932, vol. 2, p. 258.
19. G. M. MECATTI, *Storia cronologica della città di Firenze*, Napoli, 1755, vol. 2, p. 790.
20. G. de Silva către Filip al II-lea, Veneţia, 2 ianuarie 1573, Simancas, Estado 1332. Bosforul ar fi îngheţat în timpul Împăratului Constantin al V-lea, „Copronimul" (718—775). Vezi G. BOTERO, *op. cit.*, p. 105.
21. Mario către cardinalul de Como, Elves, 19 februarie 1581, Arhivele Vaticanului, Spagna 26, orig. f° 124.
22. Arhivele Ragusei, *Lettere di Levante*, vol. 38, f° 27, v°.
23. A. BOUÉ, *La Turquie d'Europe*, Paris, 1840, vol. 4, p. 460.
24. J. M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII-e siècle*, Paris, 1828, vol. 1, p. 73, 179. Vezi referinţa la PLINIU, *Hist. nat.* vol. 2, p. 47; Robert de SMET, *Les assurances maritimes*, 1934, vol. 6; A. SCHAUBE, Handelsgeschichte..., 1906, p. 152—154; Walter ASHBURNER, *The Rhodian Sea Law*, Oxford, 1909, p. 148; E. de SAINT-DENIS, „Mare clausum", în: E.E.L., 1947.
25. *Actus Apostolorum*, vol. 27, 12.
26. *Ibidem*, 13.
27. J. M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes*, vol. 4, p. 578, 1837.
28. *Ibidem*, vol. 6, p. 46.
29. *Ibidem*, vol. 5, p. 179.
30. Jean CHARDIN, *Journal du Voyage en Perse et autres lieux de l'Orient*, Amsterdam, 1686, vol. I, p. 110 şi următoarele; Victor BÉRARD, *Les Navigations d'Ulysse*, vol. 2, *Pénélope et les Barons des îles*, Paris, 1930, p. 33, nota 1: „e ciudat că musulmanii au adoptat drept termene de încheiere a contractelor de închiriere, de plată a chiriilor etc. pe cele stabilite de creştinii Imperiului bizantin, adică ziua Sfîntului Gheorghe sau 5 mai şi ziua Sfîntului Dumitru sau 26 octombrie". Vezi A. BOUÉ, *op. cit.*, vol. 3, p. 120.
31. J. M. PARDESSUS, *op. cit.*, vol. 5, p. 71—72, legea din 8 iunie 1569.


32. *Ibidem*, vol. 5, p. 82 legea din 18 iunie 1598.

33. S. RAZZI, *La storia di Raugia*, Lucca, 1595, p. 121.
34. *Ibidem*, p. 141.
35. *Ibidem*, p. 156.
36. *Ibidem*.
37. *Ibidem*, p. 169—170.
38. Informație din Constantinopol, 17, 18, 20 octombrie 1575 în: Simancas E° 1334.
39. M. ALEMÁN, *op. cit.*, vol. 2, partea a 2-a, capitolul 9, p. 219.
40. Contele de ROCHECHOUART, *Mémoires*... p. 75, 103.
41. *Itinéraire*..., p. 157.
42. P. DIEGO DE HAEDO, *Topographia*,... Valladolid, 1612, p. 174.
43. *Ibidem*, p. 124.
44. Simancas E° 1051, f° 131.
45. Simancas E° 1054, f° 20. Descrie același caz în legătură cu o călătorie în La Goulette viceregele Neapolelui către M. S. Napoli, 24 ianuarie 1562, Simancas E° 1052, f° 12.
46. P. DAN, *Histoire de Barbarie et de ses corsaires*, Paris, 1637, ediția a 2-a, p. 307. Victor BÉRARD, *op. cit.*, p. 34.
47. Paul ACHARD, *La vie extraordinaire des frères Barberouse*, Paris, 1939, p. 231.
48. Cor. Mor. către rege, Roma, 8 ianuarie 1554, Corpo Diplomatico Portughez, vol. 7, p. 298—299.
49. Fourquevaux către Carol al IX-lea, Córdoba, aprilie 1570 în: C. DOUAIS, *Dépêches de M. Fourquevaux, ambassadeur du roi Charles IX en Espagne*, 1565—1572, vol. 2, p. 214.
50. C. DURO, *La Armada española desde la unión de Castilla y de Aragón*, Madrid, 1895—1903, vol. 2, p. 104. E o confuzie cu 1567?
51. Pedro Verdugo către Filip al II-lea, Málaga, 19 martie 1567 — Simancas Estado 149, f° 277—278.
52. Francisco de Eraso către Filip al II-lea, 16 mai 1564. Simancas Estado 1446, f° 131.
53. Contarini către doge, Valladolid, 11 ianuarie 1503, A.d.S. Venezia
54. *Mémoires de Guillaume et Martin du Bellay*, p.p., de V. L. BOURRILLY și F. VINDRY pentru *Société de l'Histoire de France*, vol. 1, 1908, p. 39.
55. *Histoire de l'Empire Ottoman*, vol. 7, p. 268—269 (indică din greșeală 30 noiembrie).
56. *Op. cit.*, vol. 2, p. 81—82.
57. A.N., K 1674, orig.
58. Innsbruck, 8 ianuarie 1552. *Nuntiaturberichte aus Deutschland*, vol. 1, XII, p. 140.
59. Vezi mai jos vol. 2, p. 326.
60. A. BALLESTEROS, *op. cit.*, vol. 4 I, p. 200.

61. *Ibidem*, p. 201.
62. BELON DU MANS, *op. cit.*, p. 101 verso „de care vezi cîmpiile și fînețele albindu-se și în special de berze".
63. Simancas Estado 1061, f° 133.
64. Iarna înseamnă mizerie și în Aragón, vezi G. DOUAIS, *op. cit.*, vol. 3, p. 37, 17 februarie 1567.
65. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 1, p. 10: „*che il Re Ferdinando diceva che d'estate bisognava dimorare in Siviglia come d'inverno a Burgos, che è freddissima città ma con mirabili ripari contra il fredo...*".
66. Leon AFRICANUL, *op. cit.*, p. 37.
67. Ioan NISTOR, *Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des XVI. Jahrhunderts*, 1912, p. 9.
68. J. SAUVAGET *Alep. Essai sur les origines d'une grande ville syrienne, des origines au milieu du XIX-e siècle*, Paris, 1941, p. 14.
69. Jesús GARCIA FERNANDEZ, *Aspectos del paisaje agrario de Castilla la Vieja*, Valladolid, 1963, p. 25.
70. M. BANDELLO, *op. cit.*, vol. 1, p. 279, și mai departe.
71. R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*, Madrid, 1943, p. 57 și următoarele.
72. Diego SUAREZ Ms al B.N. din Madrid, capit. 34.
73. A. BOUE, *op. cit.*, vol. 4, p. 460. Granvelle către cardinalul Riario, Madrid, 15 iunie 1580. Arhivele Vaticanului, Spagna, 17, f° 135.
74. P. VIDAL DE LA BLACHE, *op. cit.*, p. 265.
75. G. HARTLAUB, *op. cit.*, p. 20.
76. *Mémoires*, partea a 4-a, p. 5.
77. P. ACHARD, (*op. cit.*, p. 204) spune greșit Mahon pentru Cartagena, vezi: G. BOTERO, *op. cit.*, p. 7. Despre securitatea portuară din Cartagena vezi: *Instr. naut.*, nr. 345, p. 95.
78. Ducele de Medina Sidonia către Filip al II-lea, S. Lucar, 20 noiembrie 1597. Simancas E° 178. Despre importanța comerțului vinurilor la Sevilla, vezi G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 1, p. 10, „... *che si dice che quando non entrano in Siviglia 4.000 arrobe di vino al di, bisogna che il Datio fallisca*".
79. *Nuvele exemplare*, Prefer să traduc greșit „vendeja" prin „culesul viilor", deși cuvîntul spaniol exprimă sensurile de vînzare „piață", cum îl explică Marcel BATAILLON, „Vendeja", în *Hispanic Review*, 27, nr. 2, aprilie 1959. Dar confuzia este destul de firească pentru că „iarmarocul" este în esență un tîrg de vinuri. Un document de la începutul secolului al XVII-lea (B.N. Paris, Fr. 4826, f° 5) afirmă textual: „...flota pentru culesul viilor fiind pregătită

să plece din Florența ca să umble prin ținuturile spaniole în toată luna iulie".

80. „Vita di Pietro di Toledo" în *Archivio storico italiano*, vol. 9, p. 22.
81. În Kabylia, vezi LECLERCQ, *De Mogador à Biskra, Maroc et Algérie*, Paris, 1881, p. 194.
82. A. MOREL FATIO, *Ambrosio de Salazar*, Toulouse, 1901, p. 16.
83. Arhivele Ragusei, *Lettere di Ponante* L. P., 2, f° 26 și v° 27, 30 august, 1969.
84. G. BOTERO, *op. cit.*, p. 105, la începutul iernii și la începutul primăverii. Vezi *Description du Bosphore... Collection des Chroniques nationales*, Buchon, vol. 3, 1828.
85. Arhivele departamentului Bouches-du-Rhône, Amiralitatea din Marsilia. Înregistrarea certificatelor de descărcare a mărfurilor. Eliberarea navelor — B IX 15 (1543), f° LXV v° și LXVI, LXVII v°, LXIX, LXX.
86. *Mémoires sur les Turcs et les Tartares*, Amsterdam, 1784, vol. 1, p. 23. Despre frigurile de vară, vezi Fourquevaux către Regină, 20 iulie 1566, în Célestin DOUAIS, *Dépêches*... vol. 2 p. 7—8. (Fourquevaux este țintuit la pat, dar nu este dat nici un amănunt); G. M. MECATTI, *op. cit.*, vol. 2, p. 801 (în Ungaria, în 1595); N. IORGA, *Ospiti romeni in Venezia*, București, 1932, p. 87; J. B. TAVERNIER, *op. cit.*, vol. I, p. 72. Ia Smirna „ciuma domnește de regulă în lunile mai, iunie și iulie".
87. *Romanul comic* partea 1, p. 64.
88. B. N. Paris, Fr. 17 989.
89. L. von PASTOR, *Histoire des Papes*, vol. 10, p. 37.
90. *Ibidem*, p. 47.
91. Rainer Maria RILKE, *Lettres à un jeune poète*, Paris, 1937, p. 54.
92. Louis BERTRAND, *Philippe II à l'Escorial*, Paris 1929, p. 170.
93. *Op. cit.*, vol. 8, p. 208.
94. *Ibidem*, p. 175.
95. *Ibidem*, p. 165.
96. *Op. cit.*, vol. 1, p. 73; Paul MASSON, *Le commerce français du Levant au XVIII-e siècle*, p. 419.
97. BELON DU MANS, *op. cit.*, p. 136.
98. João de BARROS. *Da Asia*, Venezia, 1551, vol. 1, cartea 3, cap. 3 și 8.
99. După L. BOULLAYE LE GOUZ, citat de P. MASSON, *op. cit.*, p. 373.
100. Isabelle EBERHARDT, *Notes de route: Maroc, Algérie, Tunisie*, Paris, 1921, p. 7.

101. Eduard SACHAU, *Am Euphrath und Tigris, Reisenotizen aus dem Winter, 1897—1898*, Leipzig, 1900, p. 74—77.

102. Arhivele Ragusei Diversa di Cancellaria 145, fos 165, 165 v°, 172—173, 174 v°, 175, 176, 176 v°, 177, 177 v°, 180, 180 v°, 188—192 v°, 196—197, 201 v°—203; 146, f°, 6 v°, 7, 12, 12 v°, 13, 13 v°, 14 v°, 17 v°, 24, 33 v°, 40, 40 v°, 43, 43 v°, 46 v°, 47, 47 v°, 48—49 v°, 50 v°, 104 v°—107, 133 v°, 134, 145 v°—148, 150—153, 155—161 v°, 164—165, 167—168, 170 v°—171 v°, 174, 182—183, 193—194, 198 v°—203, 208—209, 211 v°—213, 215 v°—218, 226—229. Asigurările, după cum se vede, nu sînt transcrise în continuare, ci amestecate cu alte documente. Ele nu formează un şir neîntrerupt decît o dată cu deschiderea primului volum al seriei *Noli e Securità*, începînd din ianuarie 1563.

103. *Le portate* din Livorno asupra cărora voi reveni adesea, alcătuiesc mai ales registrele Mediceo 2079 şi 2080 din A.d.S. Firenze, Vezi: F. BRAUDEL şi R. ROMANO, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne*, Paris, 1951.

104. Studiile în curs ale lui Giovanni REBORA şi Danielo PRESOTTO asupra traficului la intrare, din portul Genova, vor oferi desigur, atunci cînd vor fi duse la bun sfîrşit, informaţii privind variaţiile după anotimpuri ale acestui trafic.

105. J. B. TAVERNIER, *op. cit.*, vol. 1, p. 3, nota 1: „cele două flote, engleză şi olandeză, se întorc de obicei la Livorno primăvara şi toamna".

106. *Ibidem*, vol. 2, p. 2.

107. P. MASSON, *op. cit.*, p. 41, Tripoli, în 1612.

108. *Deutsche Pilgerreisen*, Gotha, 1889.

109. *Ibidem*, p. 286—287.

110. F. BRAUDEL şi R. ROMANO, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne*, 1547—1611, Paris, 1951.

111. Vezi mai sus, nota 103.

112. Totuşi doi tineri istorici, Danilo PRESOTTO şi Giovanni REBORA au întreprins o cercetare sistematică a documentelor vamale din Genova (Teză manuscrisă a Facultăţii de economie şi comerţ din Genova).

113. Museo Correr, Done delle Rose, 45, 1 ianuarie 1604, relatare a lui Lamberto Siragusano care părăseşte Alexandria din Egipt în timpul iernii în tovărăşia unui oarecare Theodolo, mar-

siliez, îmbarcat pe nava sa. La început, totul merge bine: cu pînzele umflate ei zboară aidoma delfinilor, dar îi apucă o furtună bruscă pe coasta Asiei Mici aproape de Satalia.

114. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum (referință pierdută).

115. B. Suarez către Simón Ruiz, Florența, 8 decembrie 1583. A. Provincial Valladolid.

116. A.d.S. Firenze, Mediceo 920, f° 355. Această indicație este luată dintr-o lucrare inedită a lui Maurice Carmona (raport către C.N.R.S.).

## 3. CLIMATUL S-A SCHIMBAT OARE DUPĂ SECOLUL AL XVI-LEA?

Să îndrăznim oare să ridicăm o ultimă problemă, să pledăm pentru un dosar important, tixit de documente adesea inacceptabile și să ne plecăm urechea la o literatură jurnalistică destul de periculoasă?

Și, totuși, totul se transformă, chiar și climatul. Nimeni nu mai crede astăzi în fixitatea elementelor de geografie fizică. Este oare nevoie să atragem atenția asupra infimelor variații — cu toate acestea, *variații* — ale longitudinilor? Gerhard Solle[1] susține că masa Alpilor răsăriteni înaintează în direcția Bavariei cu o viteză ridicolă (un centimetru pe an) dar suficientă pentru a determina în unele puncte nevralgice surpări și alunecări de terenuri uneori adevărate catastrofe pe care le menționează istoria alpestră.

De mult timp atenția geografilor a fost atrasă, în lumea mediteraneană, de modificările de-a lungul timpului a liniei țărmului. Bineînțeles, unii dintre ei au ajuns, sprijinindu-se pe exemple precise, cum ar fi insula Delos, la concluzia stabilității ei absolute[2]. În schimb, lucrările lui Th. Fischer, R. T. Günther, Alfred Philippson susțin contrariul. Sîntem sau nu în prezența unor modificări strict locale, aceasta e problema care trebuie pusă.

Potrivit studiilor lui Agostino Arrigo[3] și Dina Albani[4], ar exista perioade alternative de scufundare și ridicare a falezelor maritime. S-ar succede astfel — fără să putem lămuri cauzele lor — faze de eroziune și de sedimentare, în lungul țărmurilor Taorminei, pe coasta de est a Siciliei, cu durata de cincisprezece ani. De la mijlocul secolului al XIX-lea am asista (cu unele tendințe continentale în sens invers și cu o agravare generală a procesului începînd din 1900) la o retragere generală din fața mării, și aceasta atît în lungul litoralului nord-afri-

can cît și la limita coastelor Muntelui Gargano sau pe traseul deltei Nilului. Nimic nu ne spune că într-o bună zi mișcarea nu-și va schimba sensul. Totul evocă, numeroase variații ciclice analoage celor pe care Le Danois încearcă să le descifreze în viața Oceanului Atlantic[5].

Probabil că la fel se întîmplă și cu datele climatice: „totul se transformă și climatele la fel ca restul"[6]. Dar adesea, eventuala transformare este din vina omului: aici din cauza despăduririlor întinse, dincolo din pricina întreruperii irigațiilor sau culturilor, atît de frecvent dezastruoase în regiunile aride[7]. Pentru Theobald Fischer este incontestabil faptul că în Sicilia climatul s-a uscat după cucerirea musulmană. Dar responsabili pentru această transformare sînt omul sau natura? De fapt Goetz vorbește în prețioasa sa *Géographie historique*[8] despre o epuizare a izvoarelor de la suprafața pămîntului, care ar fi precedat cucerirea musulmană: cuceritorul din sud ar fi adus ca soluție, pentru această criză de apă, irigația sa savantă.

În orice caz, o întinsă literatură actuală admite existența unor schimbări de climat petrecute în trecut și care se petrec și sub ochii noștri. În Arctica, banchiza de gheață s-ar fi retras după 1892—1900[9] concomitent cu dezvoltarea zonelor deșertice care au atins sudul și nordul Africii[10].

Cărțile și studiile de odinioară ajungeau toate, dimpotrivă, la concluzia invariabilității climatului, dar argumentele lor nu sînt neapărat convingătoare. Ni se repeta după Partsch[11] că Djerid în sudul tunisian nu și-a schimbat de fel contururile fiindcă Nefta și Tozeur, pe malurile lui, corespund vechilor orașe romane Nepta și Thusurus. Și afirma, de asemenea[12] că nivelurile crescute ale Nilului antic sînt comparabile cu nivelurile actuale; sau că flora Cretei minoice (după mărturiile artei cretane), crinii,

zambilele, brînduşele, neghina aparţin florei actuale de primăvară din lumea mediteraneană[13]; sau că reîmpăduririle cu pini din secolul al XVI-lea din jurul Valladolidului se explică doar prin intervenţia omului[14].

Aceste afirmaţii — şi altele — nu demonstrează nimic într-o manieră concludentă şi mai ales nu oferă o înţelegere clară a problemei. Să regăseşti într-un moment sau altul din trecut un climat care pare să fie aidoma celui din prezent, nu constituie o dovadă, nu contrazice deloc ideea variaţiilor periodice ale climatului. Adevărata problemă este de a şti dacă există sau nu periodicitate, şi se pare că tot mai mult se tinde către această ipoteză: „O periodicitate în jur de treizeci de ani nu este departe de a fi plauzibilă“, conchide un cunoscător al acestor probleme[15] (fără a mai socoti, adăugăm noi, şi alte cicluri şi intercicluri subiacente).

Astfel climatul este, totodată, schimbător şi neschimbător. El variază în raport cu unele poziţii de echilibru, despre care nu ştim, la urma urmei, dacă nu variază şi ele, urmînd în acest caz pante extrem de puţin înclinate. Acest fapt ni se pare de o mare importanţă. Fazelor A şi B ale lui François Simiand[16], noi, istoricii, nu vom fi nevoiţi cîndva să le adăugăm faze cînd mai uscate cînd mai umede, ori cînd mai calde şi cînd mai reci? Să observăm ce ne spune Le Danois în legătură cu anul 1450, sau ce scrie Gaston Roupnel protestînd împotriva „istoricilor ce neagă existenţa de-a lungul timpului a marilor perturbaţii climatice care, din secolul al XIII-lea pînă în secolul al XV-lea, au transformat condiţiile vieţii europene“[17].

Acesta este obiectul discuţiei. În ceea ce priveşte lumea mediteraneană, ne vom mulţumi cu cîteva indicaţii generale şi cu una sau două ipoteze.

Manifestarea unor oscilaţii climatice este plauzibilă. Ar rămîne, desigur, să remarcăm

durata și sensul acestora. În orice caz, în Alpi urmele lor sînt vizibile. După U. Monterin[18], începînd din 1300, în Alpi a existat un proces de secare și de reîncălzire a muntelui, iar din 1600 dimpotrivă, un proces de răcire și creștere a umidității și, în consecință, de coborîre a ghețarilor.

După 1900, începe o nouă fază: Alpii își pierd din nou umezeala și ghețarii, în general, cum se știe, se retrag. In Hohe Tauern, retragerea actuală a ghețarilor a descoperit mine de aur, exploatate în timpurile Romei antice și chiar în Evul Mediu[19].

Iată-ne departe de perioadele de treizeci de ani, acceptate de Emmanuel de Martonne.

Dar această istorie climatică a Alpilor este întemeiată din punct de vedere științific? Nu putem lua nici o hotărîre în privința asta. Glaciologii nu văd deobicei problema atît de simplu (inclusiv bătrînul Walcher în *Nachrichten von den Eisbergen in Tyrol*, Viena, 1773). În plus, vom conveni că Alpii au înregistrat, în afara variațiilor climatului lor, și pe cele ale climatului lumii mediteraneene sau că acestea din urmă sînt legate de celelalte? Prezentul pare să sugereze o asemenea legătură pentru că iată în Caucaz, la fel ca în Alpi, ghețarii actuali[20] se retrag concomitent cu extinderea Saharei în sudul Africii Minore.

Dacă admitem această schemă, ghicim și consecințele istorice. E cel puțin interesant să observăm, o dată cu probabila reîncălzire a Alpilor către 1300, și mulțimea coloniștilor germani care se instalează pe foarte înaltele pante de sud ale muntelui Rosa[21]. Și nu e mai puțin interesant să observăm apariția, în condiții analoage, către 1800 și, mai ales, în ultimii douăzeci de ani, a unei emigrații din satele muntene italiene către culmile superioare ale Alpilor și Appeninilor septentrionali, de exemplu în Alpii Apuani și Val Venosta unde se dezvoltă sate noi, stabilite între 1500—2000 m în zona zisă *Stavoli (abitazioni di mezza stagione*[22]*)*.

Mai mult decît atît, presupunînd că ne aflăm pe un teren sigur, dacă în jurul lui 1600 s-a petrecut într-adevăr o intensificare a regimului ploilor și frigului, acest fapt explică înghețurile catastrofale pentru măslini[23] și inundațiile repetate ca acelea care au ruinat recoltele din Toscana în 1585 și 1590 fără a mai socoti extinderea zonei mlăștinoase și, drept urmare, a malariei, adică, în total, condițiile mai grele pentru viața oamenilor. Întreaga dramă socială a formei care domină sfîrșitul secolului își are cauza, poate, într-o dereglare, fie și ușoară a condițiilor atmosferice. Am împins astfel pînă foarte departe limita prudenței noastre dar trebuia s-o facem. În legătură cu această dramă de la sfîrșitul secolului, nu ne lipseso explicațiile de altă natură, demografice sau economice. Nimic nu ne asigură însă că factorul olimatio nu și-ar avea rolul său în situația dată și că, în general, el n-ar reprezenta un factor variabil al istoriei. Demonstrarea acestui rol continuă să fie dificilă dar cîteva fapte îl dezvăluie suficient de bine[24].

Numeroase inundații se produc în secolul al XVI-lea în bazinul Ronului: în iulie 1501 Ronul la Lyon; în 1522, la Ardeche; în februarie 1524 rîurile Drac și Isère; în august 1525, Isère; în octombrie 1544, rîul Gier la Vienne; în noiembrie 1544 Ronul și Durance (și din nou în noiembrie 1548); la 9 septembrie 1577, Ronul la Avignon; la 25 august 1566 Durance și Ronul inundau ogoarele din Avignon; la 2 decembrie 1570 Ronul cunoaște, mai ales la Lyon, una dintre creșterile cele mai înspăimîntătoare din această epocă; în 1571, iarăși o creștere a Ronului, și la fel în 1573 (este inundat Beaucaire); în septembrie 1579, Isère la Grenoble; la 26 august 1580, Ronul inundă Avignonul, după ce în 1578 inundase orașul Arles cînd apele acoperiseră o parte din Bas-Languedoc, din octombrie pînă în februarie; în 1579, din nou inundație la Arles ca și, peste un an, în 1580 (s-a spus că nimeni nu-și amintea să fi văzut

vreodată Ronul atît de mare); la 5 ianuarie 1581, Ronul și Durance inundă în Avignon (cu o recrudescență la 6 februarie); în 1583 Ronul acoperă din nou Camargue; la 18 septembrie 1586, apele Ronului cresc la Avignon; la 6 noiembrie 1588, crește rîul Gier; în 1590, o nouă creștere devastatoare la Avignon...

Aceste date ar lăsa impresia unei agravări o dată cu sfîrșitul secolului. Dar inundațiile din bazinul Ronului sînt din punctul nostru de vedere, o înregistrare incompletă a vicisitudinilor climatului mediteranean. Se pare totuși, în măsura în care putem da crezare mărturiilor contemporane, că precipitațiile s-au intensificat în ultimele decenii ale secolului. În lucrarea sa *Republique Séquanoise*, din 1582, Louis Gallut incriminează despăduririle datorate stăpînilor de fierării și nobililor, dornici să aibă „noi supuși... și censuri". El adaugă „...de douăzeci și șase de ani, pe aici ploile sînt mai dese, mai lungi și mai îmbelșugate"[25]. Este adevărat pentru Dole. Dar iată-ne în Aix, în 1599—1600. Du Haitze scrie în istoria sa manuscrisă[26]: „frigul și zăpezile se fac simțite pînă la sfîrșitul lui iunie, nu plouă din mai pînă în decembrie. Atunci ploile vin într-o cantitate atît de mare încît pămîntul pare înecat". Și iată care este situația în Calabria, după pretinsa *narrazione* a lui Campanella: *„ed entrando l'anno 1599, venne nova, che in Roma prodigiosamente aveva inondato il Tevere, e non si potettero celebrar le feste di Natale, e in Lombardia il Po: e in Stilo* (localitate din Calabria — F. B.) *non si poteron celebrar, la Simana Santa, gli ufficii divini per le molte gran pioggie che allagavano tutte le chiesse"**[27].

* și apropiindu-se anul 1599, veni vestea că Tibrul se revărsase peste măsură la Roma și nu se putu prăznui Crăciunul, și la fel în Lombardia, Padul; și în Stilo nu se putu serba Săptămîna Patimilor, nici ține slujbele divine din pricina numeroaselor ploi mari care inundau toate bisericile (lb. ital. — N. tr.).

Cînd sosește un om din Ferrara martor la inundațiile Tibrului[28], nu mai lipsește nimic pentru ca în munți să se vorbească din nou despre semne miraculoase, vestitoare ale sfîrșitului lumii... Mai ales că sîntem la sfîrșit de veac și această *mutazione di secolo** înfierbîntă și capetele cele mai lucide. În anul următor, în iunie 1601 adevărate potopuri se abăteau asupra Balcanilor, distrugînd recoltele și provocînd revărsări catastrofale „analoage, arăta o notă, celor ale Padului și marilor fluvii din Lombardia"[29] asemenea ploi, spunea o altă înștiințare, încît exista temerea de „o putrezire a aerului".

Acestea sînt faptele. Ce concluzii să tragem din ele? Că spre sfîrșitul secolului climatul lumii mediteraneene s-a schimbat? Între probele pe care le-am înaintat și această concluzie, distanța rămîne mare. Întreg dosarul trebuie revăzut îndeaproape spre a furniza fapte precise pe care cercetarea le-ar putea face să răsară de pretutindeni. Problema este încă actuală și trebuie să fie, deși în starea de astăzi a cunoștințelor noastre ne este imposibil să o rezolvăm în întregime. De altfel, istoricii nu sînt singurii care ar putea s-o facă. Dacă strădaniile noastre ar dovedi că în această privință ei au un cuvînt de spus și o responsabilitate proprie, truda nu ne-a fost zadarnică.

## *Notă complementară*

N-am schimbat nimic din substanța paragrafului dinainte care odinioară, în 1947, mi-a procurat cîteva dispute însuflețite. Cititorul se va mira: unii mă considerau temerar, dar într-un articol recent (1958), Gustav Utterström[30] are amabilitatea să mă găsească, retrospectiv, timorat. În felul acesta progresează cercetarea și eu sînt ultimul care să se plîngă.

* schimbare de secol (lb. ital. — N. tr.).

Esențialul, de mai mult de cincisprezece ani, este că studierea acestor probleme hotărîtoare trebuie să fie continuată. Există puține lucruri atît de importante. Prin variațiile climatului, o voință exterioară oamenilor își afirmă rolul și-și solicită partea sa în explicațiile noastre cele mai obișnuite. Or aceste variații sînt astăzi în afară de orice îndoială.

Pe calea comodă schițată de prima mea cercetare — o colecție de amănunte descriptive — mi-am completat informațiile. Ele se fundamentează, înainte de toate, pe asprimile accentuate de la sfîrșitul secolului; ploile neîntrerupte și inundațiile catastrofale, gerurile cumplite și *neobișnuite*. Astfel cronica lui Luis Cabrera de Córdoba notează în legătură cu iarna lui 1602—1603 că „gerurile și înghețurile au fost atît de generalizate în această iarnă în Spania, încît nu s-a semnalat nici măcar o singură localitate unde să nu fi existat plîngeri despre asprimea timpului. Chiar și din Sevilla și din orașele maritime, dar mai ales din Sevilla se scrie că Guadalquivirul a înghețat cum nu s-a mai văzut niciodată acolo. Cîtă deosebire față de anul trecut cînd iarna nu se simțise nicăieri“[31]. La Valencia[32] înghețurile s-au succedat în 1589, 1592, 1594, 1600, 1604. În ceea ce privește ploile nesfîrșite, inundațiile, căderile de zăpadă, viziunile de sfîrșit de lume — mărturiile sînt numeroase pentru întreaga lume mediteraneană și anii de la sfîrșitul secolului, nu mai puține decît pentru numeroșii ani ai secolului următor. Studiul recent al lui Emmanuel Le Roy Ladurie semnalează fapte similare: „Ronul îngheață încă în întregime, încît susține catîri, tunuri și căruțe în 1590, 1595, 1603, poate și în 1608, în 1616, 1624“. Marea la Marsilia este prinsă în 1595 sau în 1638 „cînd apa înghețată în jurul galerelor . . .“. Seria de înghețuri care atinge măslinii din Languedoc se repetă: 1565, 1569, 1571, 1573, 1587, 1595, 1615, 1624[33]. „Aceste distrugeri ale măslinilor sfîrșesc prin a-i descuraja pe

plantatori"[34], fără îndoială, nu numai în Languedoc, ci și în alte părți. Pare sigur faptul că este mai frig între sfîrșitul secolului al XV-lea și începutul secolului al XVII-lea decît înainte.

A plouat mai mult. Despre perioada dintre 1590 și 1601, un istoric notează, referindu-se la Languedoc: „zăpezi tîrzii și persistente în timpul primăverii, geruri mari, vara, ploi uriașe în lumea mediteraneană, însoțite de foamete și de faimoasa «coborîre» a grîului nordic în Marea Interioară"[35].

Dimpotrivă, între 1602—1612, și chiar mai tîrziu, a fost ca un val de căldură și lumină[36] reîntoarceri la secetă sau, cel puțin, la o distribuire nefavorabilă a ploilor. Cîte rugăciuni publice pentru venirea ploilor n-au fost făcute la Valladolid în 1607, 1617, 1627[37]; la Valencia în noiembrie 1615 unde *„havia molts mesos que no ploguia*"; în octombrie și noiembrie 1617[38] *„no caija un solo chaparron*"**. Să nu fim prea siguri, urmîndu-l pe Ignacio Olagüe că Spania ar fi fost în aceste vremuri victima unei secete îndelungate care ar fi determinat decăderea sa[39], dar că peisajul din la Mancha ar fi fost mai verde în timpul lui Cervantes decît mai tîrziu rămîne foarte posibil[40].

Mecanismul ploilor din Europa (inclusiv din lumea mediteraneană) se află sub dominația itinerarelor pe care le urmează depresiunile atlantice, fie spre nord prin Canalul Mînecii, Marea Nordului, Marea Baltică (în tot timpul anului), fie spre sud prin Marea Interioară, de astă dată între echinocțiul de toamnă și cel de primăvară. Pentru Gustav Utterström, în secolul al XVI-lea, această circulație dublă ar fi stînjenită în nord de frigul intens și, deci, de persistența zonelor anticiclonice de aer greu.

---

* au fost multe luni de cînd nu a plouat (lb. span. — N. tr.).

** nu a căzut nici măcar o răpăială (lb. span. — N. tr.).

Calea nordică fiind barată, cea a Mediteranei ar fi, în compensație, mai larg deschisă decît în mod obișnuit. Dar pentru ce una dintre căi s-ar deschide cînd cealaltă se închide pe jumătate? Și care este durata acestor oscilații, admițînd că ele există?

Acestea sînt amănunte, explicații locale. Cercetările recente merg mult mai departe și cedează în fața a două tendințe înțelepte: alcătuirea unor serii lungi de indici și lărgirea cadrului demonstrației la ansamblul nu doar al lumii mediteraneene ci al lumii mediteraneene plus Europa sau, mai exact, al întregii lumi. Am în vedere cînd afirm acest lucru, lucrările exemplare semnate de Dr. P. Shove[41], în Anglia; de un geograf Pierre Pédelaborde[42] și un istoric, Emmanuel Le Roy Ladurie[43].

A desfășura informațiile pe care le deținem sistematizîndu-le, grupîndu-le potrivit grilei stabilite dinainte, fiecare amănunt descriptiv (umiditate, secetă, frig, căldură, după anotimpuri și ani) ocupîndu-și locul propriu înseamnă a trece de la pitoresc la un fel de bilanț cantitativ. A scoate apoi în evidență seriile de accesorii analoage (datele culesului viilor, datele sosirii pe piețe ale primelor cantități de ulei, vin, ale celor dintîi recolte de grîu, porumb, informațiile procurate de tăietorii forestieri, de debitele rîurilor, de înfloriri, de primele înghețuri ale unui lac, de prima sau ultima banchiză a Mării Baltice, de înaintările sau retragerile ghețarilor, de variațiile nivelului mării) înseamnă să reconstituim cronologiile pe care le stabilesc variațiile, fie îndelungate, fie scurte ale climatului.

Al doilea demers ar fi încadrarea problemelor și înregistrarea lor în ipoteze și constatări privind întregul. Ipoteza despre *Jet Stream* va avea, poate, soarta atîtor altor explicații generale și-și va păstra valoarea un timp mai mult sau mai puțin îndelungat.

În jurul emisferei noastre nordice un curent continuu, un inel de aer, aflat în mișcare cu o 

viteză variabilă, s-ar roti la 20 sau 30 km altitudine față de suprafața pămîntului. Dacă-și mărește viteza se subțiază și cade acoperind sfera terestră aidoma unei pălării prea mari pentru capul stăpînului ei; dacă-și încetinește deplasarea formează meandre și se retrage către polul nord. Așadar, dacă observațiile noastre sînt exacte, *Jet Stream*-ul și-ar fi accelerat înaintarea la sfîrșitul secolului al XVI-lea și, apropiindu-se de Ecuator, și deci de lumea mediteraneană, ar fi antrenat cu el către sud ploaia și frigul. Evident, totul *ar fi* demonstrabil în ipotezele noastre dacă înlănțuirea constatărilor ar fi fără greșeală, ceea ce nimeni nu poate garanta. Potrivit termenilor admiși de actualele controverse, o dată cu secolul al XVI-lea — ceva mai devreme, ceva mai tîrziu —, ar începe ceea ce s-a numit după Dr. Shove „mica glaciațiune“ care va străbate întregul secol al lui Ludovic al XIV-lea.

Problemele în suspensie își păstrează importanța. Ne aflăm acum în prezența unei faze îndelungate? Atunci, în secolul al XVI-lea, ne-am afla într-o perioadă prelungită de inflație a frigului și a ploii. Semnalez fără a-i atribui un singur moment rolul de demonstrație, o observație interesantă despre nivelul *commune* al apei la Veneția, adică despre nivelul mediu al apelor care marchează cu o dîră neagră talpa casei la marginea canalelor. Un document pretinde că acest nivel a crescut regulat pînă în 1560 timp de trei secole[44]. În cazul în care observația este întemeiată — și sînt necesare încă probe și certitudini — ar rămîne de aflat dacă volumul de apă din laguna venețiană este sau nu dependent doar de precipitațiile atmosferice și nu și de accidentele locale. Nimic nu ne împiedică să reținem mărturia.

O altă problemă rămîne încă nerezolvată: eventuala incidență a acestei mici ere glaciare cu viața Europei și a lumii mediteraneene. Istoricul se va debarasa oare, pentru a le înscrie în această nouă rubrică, de o serie de

subiecte referitoare la viața agricolă, la sănătatea publică sau la circulație? Înțelepciunea ar cere, în aceste domenii, ample cercetări colective care deocamdată ne lipsesc. Nu vom pune cu anticipație, cum ar fi tentant, diagnosticul: o dată cu sfîrșitul secolului se dezvoltă creșterea animalelor și scade producția de grîu! Frigul și ploaia vizitînd lumea mediteraneană cu insistență, au dereglat unele adaptări, dar în proporții care încă ne scapă. Și omul are răspunderea sa incontestabilă a cărei importanță rămîne, de asemenea, să fie stabilită. Astfel, cum a dovedit Emmanuel le Roy Ladurie, întîrzierea progresivă a culesului viilor este întru totul opera sa deoarece a vrut să obțină recolte tîrzii cu un grad de alcoolizare mai ridicat[45].

E clar — și acesta este progresul cel mai considerabil în aceste domenii — că istoria climatului este *unitară* la scara emisferei nordice, că situația lumii mediteraneene este legată de un ansamblu de probleme aflate și la această scară: retragerea actuală a ghețarilor din Alaska care restituie privirilor noastre, bătrîne păduri strivite de străvechea lor înaintare, succesiunea exactă a datelor de înflorire a cireșilor la Tokio (marcată, fiecare, de o sărbătorire rituală), straturile concentrice ale arborilor din California, toate aceste „evenimente" și altele sînt legate între ele prin istoria unică a climatului. Fie că e vorba de *Jet Stream* sau nu, există o unitate și un dirijor. Pretutindeni „primul" secol al XVI-lea a fost favorizat de climat și pretutindeni „al doilea" a suferit perturbații atmosferice.

**NOTE**

1. „Gebirgsbildung der Gegenwart in den Ost-Alpen", in *Natur und Volk*, 69, p. 169—176.
2. M. L. CAYEUX, în: *Annales de Géographie*, XVI, 1907.

3. *Ricerche sul regime dei litorali nel Mediterraneo*, Roma, 1936.
4. *Indagine sulle recenti variazioni della linea di spiaggia delle coste italiane*, Roma 1935. Vezi referinţele lui A. PHILIPPSON, *op. cit.*, p. 22—23 şi studiile lui C. COLD, *Küstenveränderung im Archipel*, München, 1886 şi ale lui Théobald FISCHER, *Beitrage zur Physischen Geographie der Mittelmeerländer, besonders Siziliens*, Leipzig, 1877.
5. Ed. LE DANOIS, *L'Atlantique*, 1938, p. 162.
6. Th. MOND, *L'hippopotame et le philosophe*, *op. cit.*, p. 100.
7. A. PHILIPPSON, *op. cit.*, p. 134—135.
8. *Historische Geographie*, 1904, p. 188.
9. Cu titlu foarte general vezi Walther PAHL, *Wetterzonen der Welt-politik*, 1941, p. 226—227.
10. Ferdinand FRIED, *Le tournant de l'économie mondiale*, 1942, p. 131.
11. Citat de A. PHILIPPSON, *op. cit.*, p. 133—134.
12. Fritz JÄGER, *Afrika*, 1910, vol. 1, p. 53.
13. Herbert LEHMANN, in *Geogr. Zeitschr*, 1932, p. 335—336.
14. B. BENNASSAR, *Valladolid au XVI-e siècle*, teză în curs de apariţie.
15. Emmanuel de MARTONNE, *Géographie Universelle*, VI, 1, 1942, p. 140.
16. Ignacio de ASSO, *op. cit.*, 1798, p. 78, vorbeşte despre o secetă de aproximativ douăzeci de ani la Huesca.
17. *Histoire et destin*, 1942, p. 62.
18. *Il clima sulle Alpi ha mutato in età storica*, Bologna, 1937.
19. Hans HANKE, in *Frankfurter Zeitschrift*, 23 ianuarie 1943.
20. B. PLAETSCHKE, „Der Rückgang der Gletscher im Kaukasus" in *Pet. Mitteilungen*, 1937, p. 343.
21. N. KREBS, in *Geogr. Zeitschr.*, 1937, p. 343.
22. R. PFALZ, in *Geogr. Zeitsch.*, Aceeaşi observaţie la DENIJER, în *Ann. de Géogr.*, 1916, p. 359, pămînturile defrişate ale satelor apărute în Alpii dinarici.
23. În Provence măslinii se usucă din cauza rafalelor mistralului în 1507, 1564, 1599, 1600, 1603, 1621—1622 (P. GEORGE, *op. cit.*, p. 394). O cronologie diferită — la René BAEHREL în *Une croissance: La Basse — Provence rurale (fin du XVI-e siècle — 1789)*, 1961, p. 123; „marile ierni catastrofale" pentru măslini: 1570, 1594, 1603, 1621, 1638, 1658, 1680, 1685, 1709, 1745, 1748, 1766, 1768, 1775, 1879. La Verona în 1549 *„per il gran freddo si secarrono quasi*

*tutti gl'olivi, le vite e altri alberi"** (Lodovico MOSCARDO, *op. cit.*, p. 416); La Pepieux (Aude, arondismentul Carcassone). în 1587 — zăpadă și înghețarea măslinilor (J. CUNNAC, *Histoire de Pépieux*, Toulouse, 1944, p. 74. În Toscana măslinii îngheață în 1594, G. MECATTI, *Storia Cronologica* ... vol. 2, p. 790.

24. Ceea ce urmează, — preluat din lucrarea lui Maurice CHAMPION, *Les inondations en France*, 1961, vol. 3, p. 212.
25. *Mémoires historiques de la République séquanoise*, Dole, 1592, in folio, cartea a 2-a, capitolul 18.
26. Citat de Ch de RIBBE, *La Provence au point de vue des bois, des torrents et des inondations avant et après 1789*, 1857, p. 20.
27. *Archivio storico italiano*, IX, p. 622.
28. *Ibidem*, p. 624.
29. Francisco de Vera către rege, Veneția, 30 iunie 1601, A. N., K. 1677 Constantinopol, 3 și 4 iunie 1601, *ibidem*.
30. „Climatic Fluctuations and Population Problems in Early Modern History", in: *Scandinavian Economic History Review*, 1955.
31. Luis CABRERA DE CÓRDOBA, *Relaciones de las cosas succedidas en la Corte de España desde 1599 hasta 1614*, p. 144, Valladolid, 25 ianuarie 1603.
32. J. CASTAÑEDA ALCOVER, *Coses envengudes en la ciutat y regne de Valencia. Dietario de Mosen Juan Porcar, capellan de San Martin* (1589—1629), Madrid, 1934, vol. 1, p. 3, 4, 10, 41, 71.
33. E. LE ROY LADURIE, *op. cit.*, p. 48.
34. *Ibidem*, p. 46.
35. *Ibidem*, p. 39.
36. *Ibidem*, p. 37.
37. B. BENNASSAR (teză încă inedită, *Valladolid au XVI-e siècle*),
39. Ignacio OLAGÜE, *La decadencia de España*, 1950, vol. 4, cap. 25.
40. *Idem*, El paisaje manchego en tiempos de Cervantes, in *Annales Cervantinos*, vol, 3, 1553.
41. Pentru orientarea în mijlocul numeroaselor sale studii, a se porni de la comunicarea sa: „Discussion: post-glacial climatic change", in *The quarterly Journal of the Royal Meteorological Society*, aprilie 1949.

---

* datorită frigului crîncen s-au uscat aproape toți măslinii, vița de vie și alți arbori (lb. ital. — N. tr.).

42. *Le climat du Bassin Parisien: essai d'une méthode rationnelle de climatologie physique.* 1957.
43. Mă gîndesc la cele trei strălucite articole ale sale: „Histoire et climat" în *Annales E.S.C.*, 1959; „Climat et récoltes aux XVII-e et XVIII-e siècles" in rev. cit.; „Aspect historique de la climatologie" în *Revue Historique*, 1961.
44. Museo Correr, D. delle Rose, 20. Nu vreau decît să evoc această problemă imensă și bibliografia copleșitoare care se referă la ea încă înainte de apariția cărții lui Luigi Cornaro „*Trattato di acque del Magnifico Luigi Cornaro nobile Vinitiano*, Padova 1560. Cea mai bună orientare este cea pe care o oferă Roberto Cessi, „Evoluzione storica del problema lagunare" în *Atti del Convegno per la conservazione e difesa della laguna e della città di Venezia*, 14—15 iunie, 1960 (Istituto Veneto) pp. 23—64.
45. *Ibidem.*

V

# UNITATEA UMANĂ; DRUMURI ŞI ORAŞE, ORAŞE ŞI DRUMURI[1]

Să treci de la lumea mediteraneană propriu-zisă, aşa cum o defineşte climatul său, la *Cea mai Întinsă Lume Mediteraneană* asupra căreia ea îşi aruncă luminile, înseamnă să treci de la o unitate fizică la acea unitate umană către care se orientează cartea noastră. Aceasta nu este doar opera naturii sau, într-un sens mai restrîns, a apei mediteraneene. Apa reprezintă tot ce s-a spus despre ea că reprezintă: unire, transport, schimburi, apropiere, cu condiţia ca omul să se străduiască pentru realizarea lor, să accepte plata preţului lor.

Ea înseamnă, de asemenea, şi chiar a însemnat mult timp, separare, obstacol care a trebuit să fie învins. Arta navigaţiei (nu vom şti niciodată cu siguranţă) s-a născut poate în timpuri îndepărtate, în bazinele cu ape liniştite dintre insulele egeene şi coasta Asiei sau a apropiatei Mări Roşii. În orice caz, la începuturile istoriei se întinde o nesfîrşită perioadă în care marea nu este încă stăpînită de om. Încetul cu încetul corăbiile o vor fi înfrînt, extinzîndu-şi legăturile, construind treptat ansamblul coerent al lumii mediteraneene, al oamenilor şi istoriei. Dar acest ansamblu a fost construit, s-o spunem cu claritate, şi de mîna omului. Şi astăzi, într-un moment

în care Marea Interioară nu mai este, la scara vitezelor noastre, decît un biet rîu peste care aruncăm punţi aeriene, o Mediterană a oamenilor nu există decît în măsura în care continuă s-o creeze ingeniozitatea, munca, truda acelorași oameni. Nu apa leagă regiunile lumii mediteraneene ci popoarele mării. E un adevăr banal pe care este important să-l afirmăm din nou în acest domeniu în care atîtea formule și imagini rătăcesc parcă la întîmplare.

## 1. DRUMURI PE USCAT ȘI DRUMURI PE MARE

Lumea mediteraneană nu se prezintă ca o unitate decît datorită mișcării oamenilor, cu legăturile pe care le implică și drumurile care o dirijează. Lucien Febvre scria: „Lumea mediteraneană înseamnă drumuri“[2], drumuri pe uscat și pe mare, drumurile fluviilor și ale țărmurilor, adică o imensă rețea de legături regulate și întîmplătoare, de distribuire permanentă de viață, de cvasi-circulație organică. Nu e important să-i dezvăluim pitorescul, să-l însoțim pe Cervantes pe cărările spaniole din *venta* în *venta*, să navigăm citind jurnalele de bord ale vaselor comerciale sau ale corsarilor, să coborîm pe Adige la bordul acelor *burchieri*, bărci pîntecoase de transport, pînă dincolo de Verona, sau să luăm calea „apei pentru a ne întoarce la Veneția“, la Fusina, la marginea lagunei, în tovărășia bagajelor lui Michel de Montaigne[3]. Important este să observăm ce implică o asemenea rețea ca apropiere, ca istorie coerentă, pînă la ce punct forfota corăbiilor, a vitelor de povară, a căruțelor și a oamenilor înșiși, fac din ținuturile mediteraneene o singură lume și, dintr-un anumit punct de vedere, o lume uniformă în ciuda rezistențelor locale. Totalitatea lumii mediteraneene înseamnă acest spa-

ţiu-mişcare. Tot ceea ce vine în atingere cu ea — războaie, ameninţări de război, moarte, tehnici, epidemii, materiale uşoare şi grele, preţioase sau de mică valoare — totul poate fi luat de curentul circulaţiei sale sanguine, dus pînă departe, sedimentat şi atras din nou către sine, totul poate fi răspîndit fără încetare sau respins dincolo de limitele sale...

Fără drumuri ar mai fi astfel? Dar acestea nu sînt doar panglici de pămînt şi urme pe mare, caravanele îndreptîndu-se spre Alep, convoaiele nesfîrşite de cai, măgari şi cămile înşiruite de-a lungul Stambulyolului (drumul spre Istanbul pe firul Mariţei) sau acele coloane în marş, pe care Busbec le vedea în 1555 îndreptîndu-se spre Constantinopol, formate din bărbaţi, femei şi copii luaţi prizonieri de turci în Ungaria[4]. Nu există drumuri fără opririle necesare: un mic port, o radă străină, un caravanserai sau un *han;* în Europa occidentală un han izolat, altădată un castel întărit... Cel mai adesea asemenea opriri, adăposturi, fără de care n-ar exista drumuri vii, sînt oraşele mari, locuri de popas spre care toţi se grăbesc şi unde ajung cu bucurie sau cu un sentiment de recunoştinţă, precum Guzmán de Alfarache care intrînd în Zaragoza[5] se minunează de monumentele frumoase, de poliţia eficientă şi, mai mult decît orice, de belşugul mîncării *„tan de buen precio todo*, adaugă el, *que casi daba de si un olor de Italia“*. Călătorii se grăbesc cu atît mai mult cu cît drumul mediteranean nu trece din sat în sat, acestea întemeindu-se, intenţionat, ferite din calea lor, la adăpost. Şi astăzi încă, în Bulgaria sau în Anatolia, călătorul de pe marile drumuri, străbate ţinuturi care îi par mult mai pustii şi mai puţin populate decît sînt în realitate[6]. Să ne imaginăm marele drum comercial din Orient, oarecum

---

* ieftină, nici măcar un ban de Italia. (lb. span. N. tr.).

ca o autostradă din zilele noastre, ca o importantă cale de acces transversală ce nu atinge decît cu totul excepţional cătunele şi aleargă dintr-un oraş către oraşul apropiat.

Unitatea umană a lumii mediteraneene înseamnă, în acelaşi timp, spaţiul rutier şi spaţiul urban, aceste linii şi centre de forţă. Oraşele şi drumurile, drumurile şi oraşele nu reprezintă decît una şi aceeaşi valorificare umană a spaţiului. Oricare i-ar fi forma şi arhitectura, ori civilizaţia care îl luminează, oraşul din lumea mediteraneană întemeiază şi, totodată, este întemeiat pe ele. Vidal de la Blache susţine această idee în legătură cu oraşul american[7]; or spaţiul mediteranean în secolul al XVI-lea (pe care, fiind vorba de oraşe, trebuie să-l considerăm în întinderea sa maximă) înseamnă şi el imensitate şi lipsă de măsură.

În secolul al XVI-lea nici o regiune din lume nu oferă o atît de puternică reţea urbană. Parisul şi Londra nu sînt decît la începutul modernizării lor. Oraşele din Ţările-de-Jos şi din nordul Germaniei (acestea din urmă însufleţite din punct de vedere economic de negustorii şi marinarii din sud, iar cele dintîi luminate de iradierile lumii mediteraneene) mai spre nord, harnicele dar micile oraşe ale Hansei, toate acestea, oricît de vii sau active ar fi nu formează ansambluri atît de compacte şi de complexe ca acelea ale Mării Interioare unde aglomerările urbane se succed în interminabile ghirlande cu centre extrem de însemnate: Veneţia, Genova, Florenţa, Milano, Barcelona, Sevilla, Alger, Neapole, Constantinopol, Cairo. Ultimele trei sînt suprapopulate: nu se spune oare despre Constantinopol că numără, în această perioadă, 700 000 de locuitori[8], adică de două ori mai mulţi faţă de Paris şi de patru ori faţă de Veneţia? Şi la această listă trebuie adăugat cortegiul de oraşe mărunte care participă totuşi la procesul general al schimburilor şi de-

țin un rol mai important decît se lasă bănuit după cifra populației lor. Poate că animația și activitatea micilor orașe ale lumii mediteraneene ne fac să înțelegem de ce Orientul Îndepărtat, dispunînd pe atunci de orașe și mai populate și mai pline de oameni decît metropolele mediteraneene, nu posedă, în realitate, o rețea de viață urbană atît de dinamică. Orașele sale nu fac altceva decît să strîngă laolaltă mulțimi enorme de oameni care nu sînt însuflețite de mișcarea marelui oraș; ele sînt, eventual, expresia mai mult a suprapopulării Asiei, decît a organizării ei economice[9].

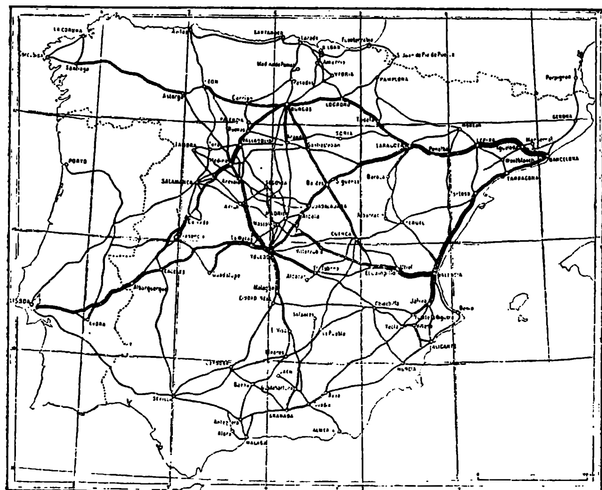
Lumea mediteraneană este o regiune de orașe; nu noi descoperim acest adevăr banal, repetat de mii de ori. El trebuie însă legat de consecințele sale. Organizarea drumurilor și a orașelor înseamnă, prin excelență, organizarea umană a lumii mediteraneene. Ea domină totul. Agricultura, chiar modestă, tinde spre oraș, se află la dispoziția lui și cu atît mai mult marile sale izbînzi. Din cauza orașelor, viața oamenilor este mai precipitată decît ar pretinde condițiile naturale... Grație lor, activitățile de schimburi au întîietate față de altele... Întreaga istorie, întreaga civilizație a mării este opera lor. Ferdinand Lot are dreptate[10], în polemica sa cu Emile-Félix Gautier, cînd leagă de existența orașelor chiar și invaziile musulmane. Totul se îndreaptă spre ele.

Destinul mării depinde de multe ori de izbînda unui drum, a unui oraș în detrimentul altui drum, altui oraș, chiar și în secolul al XVI-lea cînd totul pare să aparțină, însă nu aparține încă marilor imperii și statelor teritoriale.

## *Drumurile vitale*

Drumurile Mediteranei sînt, în primul rînd, cele ale mării, stabilite în principal, am mai

spus-o, de-a lungul coastelor. Pe urmă vin numeroasele drumuri de uscat: unele chiar în marginea litoralului, cărări, drumeaguri strîmte și proaste care duc, fără întrerupere, de la Napoli la Roma, la Florența, la Genova, la Marsilia, pe urmă prin Languedoc și Roussillon, spre drumul de litoral al Spaniei, Barcelona, Valencia, Málaga... Celelalte drumuri sînt perpendiculare pe litoral, cum se întîmplă cu căile naturale ale Nilului sau cu valea Ronului, la fel ca și cu drumurile care duc spre Alpi, la fel ca drumurile de caravană de la Alep spre Eufrat, sau din Africa Minoră spre Sudan. Să mai adăugăm numeroasele „drumuri de istm“, ca să folosim formula lui Victor Bérard: de pildă drumul sud-nord care din Siria trece Taurusul, prin partea Ciliciei, traversează Anatolia și ajunge la Constantinopol direct prin Eskisehir sau prin ocolul de la Ankara; sau căile ce traversează Balcanii, orientate în linii mari de la est la vest, de la Salonic spre Durazzo, spre Valona sau spre Cattaro, de la Uskub la Ragusa, de la Constantinopol la Spalato (în legătură cu acest oraș notăm, începînd cu sfîrșitul secolului al XVI-lea spectaculosul avînt economic); sau această serie de drumuri care, de la Adriatica spre marea Tireniană, duc de la o margine la alta a digului italian: drumul de la Barletta la Napoli și Benevento, cel mai important dintre drumurile ce traversează sudul (prin trecătoarea Ariano)[12]; mai la nord, ceea ce s-ar putea numi axa comercială toscană — de la Ancona la Florența și la Livorno — și axa genoveză, de la Ferrara la Genova; în sfîrșit, către vest, drumurile transversale spaniole, de la Barcelona spre golful Gasconiei, de la Valencia către Portugalia, din Alicante la Sevilla. Desigur, aceste itinerare istmice subînțeleg, adesea, mai multe drumuri paralele. Astfel între Lombardia și Romagna pe de o parte, și Toscana, pe de
 alta, contemporanii pot alege între opt trasee,

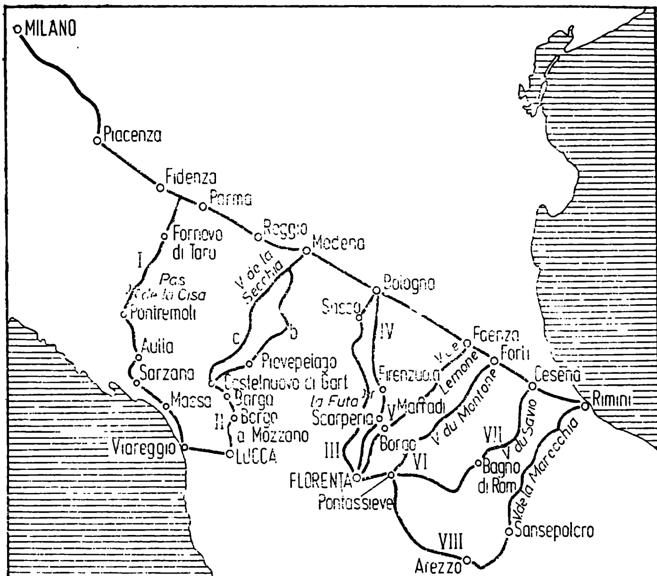



**23.** REȚEAUA DRUMURILOR IBERICE ÎN 1546

**După cartea lui Gonzalo MENENDEZ PIDAL, *Los caminos en la historia de España,* 1951. Harta reprezintă drumurile cu linii mai subțiri sau mai groase, în funcție de frecvența citării lor în ghidul valencianului Juan Villuga (Medina, 1546). Din această „pondere“ rezultă că Toledo rămîne centrul rutier și deci orașul cu populația cea mai amestecată din Peninsulă. Marile răspîntii: Barcelona, Valencia, Zaragoza, Medina del Campo. Ora Madridului, capitală începînd din 1556, n-a sunat încă.**

anevoioase pentru că străbat Appeninii. Cel mai ușor, singurul accesibil artileriei și, totodată, cel mai sudic, duce din Rimini prin valea rîului Marecchia pînă la Arezzo și Sansepolcro[13].

Pentru ca enumerarea să fie completă va fi suficient să adăugăm căile fluviale, aflate adesea la periferia lumii mediteraneene. Astfel sînt activele drumuri de apă, din cîmpia Italiei de nord, rîurile Adige, Pad, și afluenții lui — Adda, Oglio, Mincio[14], fluviile „rusești“, toate apele curgătoare portugheze, Guadalquivirul pînă la Sevilla și mai departe, la Córdoba[15]; sau Nilul numai pe jumătate mediteranean, a cărui masă enormă de apă dulce se arată, „complet tulbure și gălbuie“[16] dincolo de delta sa, în largul mării,




**24. DRUMURI CARE STRĂBAT APPENINII TOSCANI**

**Marele drum de la Rimini la Milano, vechea Via Aemilia delimitează relieful Appeninilor către est. Numeroase drumuri perpendiculare pe el orientate către Florența și Lucca, în acest sector strîmt al peninsulei, dau o idee despre mulțimea drumurilor transversale pe toată lungimea peninsulei. Drumul de la Bologna la Florența prin pasul Futa corespunde minunatei autostrade de astăzi.**

sau, de astă dată autentic mediteranean, Ebrul cu vasele sale cu fundul plat care transportă călătorii și grîul aragonez pînă la Tortosa; cursul inferior al unor ape valenciene și granadiene[17], în Italia scăzutul Arno, scăzutul Tibru, deschis pînă la Roma ambarcațiunilor de mare, brăzdat de bărci fluviale ciudate cu cîrmă laterală și cu cele două capete ridicate, îngăduind, aidoma scărilor, debarcarea pe malurile povîrnite ale rîului[18].

Toate aceste drumuri care pot fi trecute pe hartă urmînd ghidurile rutiere ale lui Estienne[19], Turquet[20], L'Herba[21], alcătuiesc urzeala vieții generale a mării. În linii mari ele

 nu diferă cu nimic în secolul al XVI-lea de

drumurile care făcuseră strălucirea Romei și a lumii mediteraneene medievale, dar oricum ar fi rețeaua lor, schimbătoare sau nu un timp îndelungat, drumurile mediteraneene conturează neîntrerupt, dincolo de țărmuri, imperiul economiilor și civilizațiilor Mării Interioare și îi domină destinul.

Viața drumului înflorește sau decade? Negustoriile, orașele, statele prosperă ori se degradează. Pe drept cuvînt toate marile explicații istorice incriminează catastrofele sau accidentele rutiere. Pentru Arthur Philippson[22] navigația în linie dreptă, începînd cu secolul al III-lea î.e.n., în bazinul oriental, ruinează ținuturile grecești, lipsite de beneficiul escalelor. Roma, la sfîrșitul măreției sale, intră în declin ca urmare a unor violente acte de piraterie asupra drumurilor din Orientul Apropiat, pe unde se scurgeau metalele prețioase, — se spunea pînă de curînd — sau datorită intensei activități a unei axe comerciale Dunăre-Rin — cum s-a susținut recent — care se dezvoltă în detrimentul circulației generale pe mare[23]. Cînd aceeași circulație generală ajunge la dispoziția Islamului o dată cu secolele al VIII-lea și al IX-lea, întregul cîmp de forțe mediteraneene, de curînd deplasat, desprinde Occidentul creștin de rețeaua vitală a drumurilor mării. În sfîrșit, ca să ne limităm la epoca tratată în cartea noastră, marile descoperiri geografice, deschizînd căile Atlanticului și ale lumii și legînd Oceanul Atlantic de Oceanul Indian printr-o rută maritimă continuă, au subminat drumurile animate ale lumii mediteraneene, și, pentru o vreme îndelungată, au sărăcit întreaga mare. Mai mult chiar decît atunci cînd am elaborat prima ediție a cărții de față mi se impune însemnătatea acestor legături rutiere. Ele alcătuiesc infrastructura oricărei istorii coerente, dar stabilirea rolului lor precis pune probleme dificile.

## *Arhaismul mijloacelor de transport*

De la 1550 la 1600 nici o revoluţie însemnată nu se observă, la prima vedere, în transporturile maritime sau rutiere; aceleaşi nave de mai înainte, aceleaşi convoaie cu animale de povară, aceleaşi care rudimentare, aceleaşi itinerare, aceleaşi mărfuri transportate. S-au putut ameliora drumurile şi operaţiile de navigaţie, viteza, regularitatea circulaţiei poştale, au scăzut taxele de transport, dar niciodată totuşi în proporţii revoluţionare. Dovada în această privinţă o furnizează supravieţuirea, în ciuda transformărilor politice şi economice ale secolului care au fost numeroase, a micilor oraşe, adică a popasurilor intermediare. Dacă ele rezistă, nu înseamnă, cum gîndea Stendhal, că marile oraşe le-ar fi lăsat, dintr-o neobişnuită îngăduinţă, să trăiască şi să-şi împlinească soarta. Fapt este că, dimpotrivă, s-au apărat cu atît mai mult cu cît oraşele mari nu se puteau lipsi de ele, cel puţin pentru motivul că era imposibil să călătoreşti fără a schimba caii sau fără a recurge la hanuri. . .

Viaţa acestor popasuri este legată de aritmetica distanţelor, de media vitezelor rutiere, de amînările plecărilor navelor, toate acestea — realităţi neschimbate prea mult de-a lungul unui secol slab înarmat din punct de vedere tehnic, care foloseşte încă străvechile drumuri (Roma trăieşte în plin secol al XVI-lea de pe urma drumurilor din timpul măririi sale antice[24]) şi nave de tonaj mic (giganţii mărilor nu depăşesc niciodată o mie de tone), care a apelat mai des la ajutorul animalelor de povară decît la acela al carului[25]. Acesta nu este un mijloc de transport ignorat în secolul lui Filip al II-lea, dar perfecţionarea lui rămîne lentă, neînsemnată, dacă se poate vorbi despre o asemenea perfecţionare între 1550 şi 1600. Să ne gîndim că în 1881 era încă necunoscut în Maroc[26], că el nu şi-a

făcut apariția în Peloponez decît în secolul al XX-lea și că utilizarea sa implică totdeauna o schimbare, construirea de drumuri, aproape o revoluție cum spune J. L. Cvijić în legătură cu Turcia secolului al XIX-lea[27].

Dar să nu anticipăm: în secolul al XVI-lea Spania nu este, deocamdată, țara diligențelor sunătoare cu atelaje de catîri cu clopoței, după cum nici Italia nu este țara *„veturinilor“**, a conducătorilor de poștalioane celebre în epoca romantică. Ici și colo remarcăm prezența carelor, mai mult sau mai puțin perfecționate ori încă primitive, trase de cai, de catîri, de boi sau de bivoli. Circulă care pe Stambulyol, în cîmpia Brussei[28], în Constantine (le semnalează Leon Africanul[29]) pe drumul Brennerului, în aproape întreaga Italie[30]. Butoaiele de vin sînt transportate pe roți în împrejurimile Florenței[31]. Cervantes își bate joc de căruțașii din Valladolid[32] și cînd ducele de Alba invadează Portugalia în 1580[33] își asigură pentru armata sa serviciile a numeroase *carros*. În 1606, de la Valladolid la Madrid, mutarea curții se face cu care trase de boi[34].

Carele se întrebuințează deci cu certitudine pe lîngă marile orașe, în urma armatelor care au nevoie de transporturi masive. Dar oare nu și în altă parte? La Neapole se plănuiește în 1560 să se aducă grîul din Apulia pe uscat și nu pe mare cum era obiceiul, pentru a se evita ocolirea sudului Italiei. Este necesară însă organizarea convoaielor de care între oraș și regiunea producătoare și în acest scop, *procurar*, spune misiva lui Filip al II-lea adresată ducelui de Alcalá, viceregele Neapolelui, *de adereçar los caminos que vienen de Pulla cerca de Asculi*, strădiunța de a repara drumurile care vin din Apulia pînă în vecinătatea orașului Ascoli[35] și — aici voiam să ajung — *de manera que pudiéndose carretear*

---

* Vetturini, căruțe în lb. ital., în original (N. tr.).

*como se hace en Alemania y otras partes, se trayga el trigo por ellos à Napoles,* în așa fel încît să ne putem sluji de convoaiele de care, cum se obișnuiește în Germania și în alte țări și să putem transporta pe aceste drumuri grîul pînă la Neapole[39]. *Como se hace en Alemania:* mai trebuie deci timp pînă cînd carul va cuceri sudul Italiei și-l va domina ca în Germania, chiar dacă se pare că a pus stăpînire, spre sfîrșitul secolului, pe drumul transversal de la Barletta la Neapole[37]. Informațiile oficiale îl descriu în 1590 și 1603 totuși rudimentar, neterminat, în ciuda sau, dimpotrivă, tocmai din pricina intențiilor orașului pontifical din Benevento care voia să dispună de traficul drumului[38]. Chiar în Franța, la sfîrșitul secolului al XVI-lea, drumurile carosabile nu sînt încă numeroase[39]. Pe suprafețe imense animalul de povară își păstrează întîietatea. În secolele al XVII-lea și al XVIII-lea rețeaua rutieră a Imperiului Otoman, care trezește admirația Europei, este alcătuită din strîmte drumuri pavate, pentru călăreți, late doar de trei picioare, avînd de-o parte și de alta poteci pentru turme și călători care le lărgesc în chip considerabil[40]. În acest decor nu există sau aproape nu există care . . .

## *Există o superioritate a drumurilor de uscat în preajma lui 1600?*

Totuși pe aceste drumuri rele, transporturile se fac în ciuda oricărui obstacol și chiar se amplifică spre sfîrșitul secolului al XVI-lea. Drept cauză și consecință a acestei creșteri este notată o sporire relativ generală a numărului catîrilor, cel puțin în peninsulele europene. În Spania, un agronom contemporan cu Carol Quintul, Alonso de Herrera[41], consideră faptul ca o teribilă calamitate. În

Italia, la Neapole mai ales, pentru a se salva creşterea cailor este necesar să se interzică celor bogaţi, sub ameninţarea celor mai grave pedepse, înhămarea la rădvane a catîrcelor[42]. În Cipru, din 1550, creşterea catîrcelor şi catîrilor aduce după sine scăderea dezastruoasă a numărului cailor[43]; în Andaluzia, trebuie să se ia măsuri drastice pentru a-i ocroti pe aceştia din urmă[44]; în Balcani, în timpul războiului turco-imperial dintre 1593—1606, creştinii cuceresc, între alte prăzi de război, şi catîri[45]. Haedo semnalează călătoria unui maur călare pe catîr de la Alger la Cherchell[46]. În 1582 din Sicilia se trimit catîrce pentru lucrările de la La Goulette[47].

Victoria catîrului în secolul al XVI-lea nu poate fi contestată în pofida aprigei combateri din partea cîrmuirilor în numele necesităţilor războiului. Ea pare să fi avut în lumea mediteraneană aceeaşi importanţă ca înmulţirea cailor (cai pentru muncile agricole şi de transport) în Anglia elisabetană[48]. Catîrul nu este doar un instrument agricol cum explică Herrera cu amănunţime în cazul Spaniei. El este şi un desăvîrşit animal de transport, modest şi rezistent. Rabelais, pe care-l interesează totul, notează în *Cartea a patra:* „catîrii, animale mai puternice dar — scrie el — mai puţin gingaşe, mai rezistente decît altele la muncă". Faţă de 600 000 de catîri buni de arat, din Spania, Herrera apreciază că există 400 000 care sînt folosiţi, la „cavalerie"[49], adică pentru transporturi. Forţînd termenii am putea imagina această izbîndă a catîrilor după modelul a ceea ce se va petrece în secolul al XVIII-lea, în America hispano-portugheză unde teritoriile nelocuite au fost cucerite în beneficiul omului prin intermediul a nenumărate caravane de catîri.

O altă problemă: să fie oare catîrii, responsabili pentru intensificarea legăturilor comerciale pe uscat care s-au efectuat în detrimentul celor maritime?

Erbalunga, important sat maritim al capului Corse, jumătate construit pe apă, a fost aproape un orășel pe vremea cînd cu numai cîteva corăbii de transport avea rolul de a asigura navigația în jurul Capului. În secolul al XVII-lea s-a deschis un drum chiar de pe țărmurile Capului și calea de uscat, mai scurtă, s-a impus rapid, față de lungul drum pe mare. Erbalunga a decăzut atunci repede[50]. Dacă mai era nevoie, acest neînsemnat exemplu ne avertizează împotriva prejudecății, atît de răspîndite, că drumul de uscat iese învins dinainte în disputa cu cel de pe apă.

În orice caz prejudecata nu este întemeiată pentru noutățile și scrisorile pe care le transportă mai cu seamă curierii de pe uscat. Drumul pe mare nu este utilizat decît în mod excepțional. De asemenea, nu este deloc întemeiată nici pentru mărfurile prețioase, transportul pe uscat (transport de lux, desigur) nedepășind posibilitățile. Astfel la sfîrșitul secolului al XVI-lea, mătăsurile neprelucrate din Neapole sosesc *pe uscat* pînă la Livorno și de acolo, tot *pe uscat* ajung în Germania[51] sau în Țările-de-Jos[52]. Tot pe uscat, în celălalt sens, saiale de lînă din Hondschoote ajung la Neapole unde peste șaizeci de firme specializate se ocupă de redistribuirea lor între 1540 și 1580[53].

În sfîrșit, la limita secolului, în partea orientală a lumii mediteraneene se înregistrează un avînt hotărîtor al drumurilor de uscat. Ragusa, care trăise din numeroasele și diversele sale legături comerciale maritime, unele apropiate, altele îndepărtate (printre aceste negoțuri la mare distanță va figura mult timp cel cu Marea Neagră), Ragusa deci renunță la aceste legături în ultimii ani ai secolului și se restrînge la Marea Adriatică. Asta nu înseamnă că pieile tăbăcite și lîna din Balcani încetează să mai ajungă pînă la ea; acestea îi sosesc însă din acel moment

 prin intermediul drumurilor de uscat de din-

colo de importantul punct de popas de la Novi-Bazar. Acestea au luat locul drumurilor pe apă. La fel, în secolul al XVII-lea, prosperitatea strălucitoare a Smirnei[54], la extremitatea uscatului Asiei Mici, trebuie interpretată, în parte, ca o victorie a drumurilor uscatului, deoarece Smirna a captat probabil o parte a traficului vital către Alep (și mai cu seamă cel provenit din Persia) poate fiindcă ea mută mai departe spre vest punctul inițial de pornire al schimburilor maritime cu Occidentul.

Aceeași evoluție explică aventura orașului Spalato, la care se referă unii erudiți venețieni, pentru că a fost legată îndeaproape de anumite incidente cu Turcia[55]. Veneția poseda în *l'altra sponda**, în ținuturile balcanice, o serie de puncte de supraveghere, de orașe, și, în plus, două legături comerciale utile: prima, în direcția orașului Cattaro prin care se organiza, în timpul iernii, serviciul poștal cu Constantinopolul și Siria; cea de a doua, de astă dată, în direcția estuarului Narenta dincolo de posesiunile Senioriei, de unde o mulțime de corăbii mici transportau la Veneția ceea ce aduceau caravanele în acest estuar: lînă, piei, animale vii din Peninsula Balcanică. Faptul că acest negoț de la Narenta la Veneția a fost compromis de pirateria uscocilor, apoi de concurența Ragusei și Anconei, care se substituie cu regularitate, în ciuda monopolului revendicat de venețieni, liniei Narenta-Veneția, iată desigur ceea ce i-a îndemnat pe venețieni din 1577 și mai ales din 1580, să ia în considerare proiectele unui evreu stabilit la Veneția, Michel Rodriguez despre care ni se spune că era de o inteligență remarcabilă. Aceste proiecte vizau consolidarea escalei Spalato — în vremea aceea un oraș decăzut dar înzestrat cu un excelent port legat de ținuturile balcanice din inte-

* celălalt țărm (lb. ital. — N. tr.).

nor — și alcătuirea unor convoaie suprave-gheate de la Spalato la Veneția. Proiectele nu s-au realizat însă înainte de 1591, datorită opoziției unui senator influent, Leonardo Donato, ostil inițiativelor riscante, așa afirmă Nicolò Contarini și probabil că așa a și fost. Mai e de presupus însă că pînă în 1591 Veneția n-a avut o nevoie urgentă de acest expedient.

Dar o dată ce soluția a fost adoptată, au apărut imediat consecințe importante: Venețienii construiseră la Spalato un oraș nou, cu puncte vamale, hambare, stabilimente pentru epurarea mărfurilor și carantina oamenilor „căci epidemiile sînt cum nu se poate mai frecvente în țara turcească". Repararā zidurile și fortificațiile orașului. Cît despre turci, aceștia făcură ordine pe drumurile ce duceau la Spalato și hotărîră date fixe pentru călătorii, așa încît negustorii puteau înainta în mari convoaie, „pe care ei le numesc caravane", se crede dator să adauge Contarini. In curînd belșugul și bogăția se instalează în escala dalmată: pirateria extinzîndu-și pustiirile în mare, drumul pe uscat lansat astfel, atrage către el mărfuri foarte îndepărtate. Se văd ajungînd la Spalato la capătul unor călătorii continentale nesfîrșite, mărfuri care pînă atunci erau aduse pe mare din Siria, Persia, India. Iată deci, în sine, aproape o revoluție a transporturilor. „Astfel, povestește Contarini, din Spalato la Veneția începură să ajungă... mătăsuri, mirodenii de diferite soiuri, covoare, ceară, lînă, piei, stofe în amestec cu păr de capră *(ciambellotti)*, pînze de bumbac, și tot ce produce sau fabrică pentru folosința oamenilor țările Orientului"[56]. Pe același drum Veneția trimitea în sens invers stofele sale cu fire de aur sau argint. Galere mari comerciale (mai scurte, mai joase decît cele care călătoreau odinioară de la Veneția la Southampton[57], dar mai bine apărate

împotriva bărcilor uscocilor) acopereau scurtul traseu dintre Spalato și Veneția...

Concurenții și adversarii acesteia din urmă știură de atunci că pentru a o lovi, trebuia lovit mai întîi Spalato. Din vara anului 1593, ragusanii care concurau prin comerțul lor de tranzit, noua legătură, întreprinseră o campanie de denigrare în anturajul turcilor. Unui ambasador trimis pe lîngă Pașa din Bosnia în mai 1593, îi recomandau să blameze acțiunea venețiană *„di biasmarla“* să explice că „întreg scopul și planul veneţienilor era de a atrage în acest port pe turci și alți vasali ai Măritului Padișah, pe care să poată pune stăpînire la vreun prilej de război“... În 1596[58] în timpul evenimentelor tulburi din Clissa (această mică fortăreață turcească cucerită de uscoci prin trădare și pe care turcii o recuceriră destul de rapid, dar imobilizînd mijloace de luptă importante care le-ar fi fost necesare în războiul din Ungaria), în acel moment, deci, cînd împărații și papa încercau să atragă Veneția în război contra turcilor, cînd se petreceau numeroase tulburări în posesiunile veneţiene din Dalmația (din pricina acestui război din Clissa), ducele de Olivares, viceregele Neapolelui încerca, în mod curios, să ațîțe Spalato sau cel puțin să urzească aici intrigi. Acest an, al evenimentelor din Clissa, îi aduse Veneției o serie de griji și, în legătură cu Spalato, mii de dificultăți. Nimic nu demonstrează mai bine ce importanță dobîndise pentru ea această legătură terestră cu comerțul din Levant[59].

Şi este vorba de o legătură chemată să dureze, nu de o izbîndă trecătoare. Spalato a devenit sediul cel mai important al raporturilor dintre Dalmația și Veneția, raporturi asupra cărora avem cîteva indicații statistice: 11 000 *colli* de mărfuri în medie între 1586—1591; 16 460 între 1592—1596[60]; 14 700 între 1614—1616; 15 300 între 1634—1645[61]. Evident *colli*, acele baloturi mari nu reprezintă o uni- 

tate regulată de măsură; iar traficul specific orașului Spalato nu este desprins, așa cum s-ar cuveni, de ansamblul traficului dalmat în direcția Veneției (cu toate acestea *Cinque Savii* vorbeau în iulie 1607 de 12 000 *balle* (*balla* = *collo*) de mărfuri numai pentru escala din Spalato „fără a mai socoti banii gheață", *oltre li contadi in bona suma*[62]. Documentele numără cu sutele caii caravanelor și în curînd o puzderie de negustori vin la Veneția chiar și din Brussa[63]: armeni, evrei, greci, perși, valahi, oameni din „Bogdania"* și din Bosnia[64]. Grija pe care o va manifesta Veneția pentru apărarea acestor legături apropiate în timpul ciumei care a devastat Spalato în vara anului 1607[65], intensificarea unui negoț în direcția Moreei, totul arată că legătura cu Balcanii se stabilizează, și nu mai reprezintă un expedient ci o soluție permanentă.

Cît despre cauzele exacte ale întreruperii legăturii, o parte importantă a responsabilității revine pirateriei — a uscocilor, creștinilor și musulmanilor — faptul e dincolo de orice îndoială. Nicolò Contarini, în istoria sa afirmă clar că dezvoltarea pirateriei pe întinsul Mării Mediterane a determinat prosperitatea portului[66].

Dar corsarii nu sînt singurii vinovați: faima crescîndă și neobișnuită *„cosa non più usata"***, spune același Contarini, poate, și trebuie să aibă, și alte explicații. Ea ridică o problemă a prețului de cost, a conjuncturii într-un moment în care totul este zdruncinat de creșterea prețurilor și, probabil, de mărirea exagerată a traficului. Prețul de cost? Securitatea călătoriei are în această privință rolul său, îl vom observa la sfîrșitul secolului ca urmare a primei de asigurare maritimă care dezavantajează atît de mult navele venețiene în pofida echipajelor prost plătite și

* Moldova (N. tr.).

** lucru nemaivăzut (lb. ital. — N. tr.).

a taxelor scăzute de transport[67]. Trebuie oare să mai punem la socoteală, un eventual preț scăzut al transporturilor caravaniere prin ținuturile turcești, aceste ținuturi unde acționează cu o mare întîrziere față de Occident creșterea prețurilor secolului?[68]. O asemenea explicație ne lasă să întrevedem colegii noștri, istoricii turci[69].

În orice caz, la sfîrșitul secolului al XVI-lea și la începutul celui următor, nu lipsesc dovezile despre o intensificare a activităților rutiere în Peninsula Balcanică. În ce privește Ragusa, documentele comerciale din 1590—1591[70] (chiar în ajunul prosperității orașului Spalato) dezvăluie traficul ei comercial îndreptat spre ținuturile din interior; îl confirmă, de asemenea, și construirea, în apropierea orașului, a unui nou bazar pentru negustorii turci. Vom nota, în sfîrșit, și stabilirea la marginea portului a unei zone de carantină, mai spațioase, în 1628[71]. Faptul, puțin important în sine, sugerează, adăugat altora, că aceste contacte pe calea uscatului au suprimat sau, cel puțin, au redus opririle în Siria sau în Egipt și lungile transporturi maritime între Orient și Italia; ele au accentuat înaintarea spre vest a negustorilor și a mărfurilor din Levant. La Veneția, *Fontico dei Turchi* din San Giovanni Decollato datează din 1621[72]. Ragusa, de asemenea, vede îndreptîndu-se spre ea negustori evrei și turci[73]. Și atunci dacă secolul al XVII-lea cunoaște o recrudescență a ciumei, în special în Italia și deopotrivă în Balcani, după Jorjo Tadić[74], între această recrudescență și reînnoirea transporturilor terestre există probabil o legătură de la cauză la efect.

## *Problema propriu-zisă a drumului de uscat*

Prin ele însele, transporturile rutiere, tot mai intensificate în Balcani, pun probleme 

care, în curînd, vor depăși propriul lor exemplu. Sînt probleme, în același timp și de structură și de conjunctură. Ele se precizează la sfîrșitul secolului al XVI-lea dar existau cu mult timp înainte, și vor continua să existe și mult timp mai tîrziu. Concurența mijloacelor de transport aparține tuturor epocilor. Totuși ca istorici ai primei epoci moderne, am comis adesea eroarea să credem că marea sau fluviul biruie sau trebuie să biruie cu regularitate; un drum de uscat dublat de un drum de apă ar fi, după opinia noastră, imediat condamnat să dispară sau să decadă. În realitate, carele și vitele de povară au o viață lungă și nu pot fi eliminate atît de ușor.

Astfel este incontestabil că prosperitatea istmului german din secolul al XV-lea este datorată, între alte cauze, unei accelerări și modernizări a cărăușiei. Renée Doehaerd susține chiar[75] că prosperitatea „terestră" a Anversului la sfîrșitul secolului al XV-lea și începutul celui de al XVI-lea este urmarea unei adevărate explozii a cărăușiei, Anversul unindu-se atunci cu viața febrilă a Germaniei, și, dincolo de ea, cu cea a Italiei și a Poloniei. Această înflorire a Anversului se opune unei înfloriri „maritime" a orașului Bruges din secolele precedente, simplă etapă de dezvoltare spre nord a navigației cuceritoare a mediteraneenilor. De altfel, din nordul Europei pînă la Marea Interioară, concurența, coexistența drumurilor maritime și de uscat sînt un fapt obișnuit, partajul făcîndu-se adesea, dacă nu întotdeauna, între mărfurile grele și ieftine, transportate prin intermediul unora, și mărfurile ușoare și prețioase, transportate prin intermediul altora[76], toate acestea pe un teritoriu imens, mai întins și mai deslușit în fața privirilor noastre decît cel al Balcanilor. Contrar opiniei inițiale pe care am susținut-o odinioară, nu mai cred

 că drumul oceanic și „coborîrea" nordicilor,

despre care va trebui să mai vorbim, ar fi făcut să decadă în curînd și pentru totdeauna, la sfîrșitul secolului al XVI-lea, marile drumuri germane sau franceze care se îndreaptă către lumea mediteraneană. În cartea sa despre firma della Faille din Anvers, Wilfrid Brulez[77] demonstrează tocmai acest lucru. Făcînd negoț cu Italia din 1574 pînă în 1594, firma della Faille a avut de ales în nouă cazuri din zece între mare și drumurile Alpilor. Nu este lipsit de semnificație că le-a ales pe cele din urmă, preferîndu-le celorlalte. Dintr-un calcul riguros rezultă că această opțiune se conformează strict cu interesul său. Drumul pe uscat, fără a fi lipsit de dezavantaje, este relativ sigur iar cîștigurile medii pe care le aduce (16,7%) depășesc media pe care o dă drumul lung al mării (12,5%) cu salturi enorme de la zero (sau, mai curînd, de la un bilanț negativ) la 200%. Drumul terestru este mult mai moderat (cîștigurile nu depășesc 30%).

Evident, în acest caz anume, este vorba despre mărfuri de lux. Nimic nu ne spune, judecînd în general Oceanul și drumurile transversale pe uscat din nordul spre sudul Europei, că s-ar observa (sau nu) transportarea mai multor mărfuri prin intermediul celui dintîi decît prin al celor din urmă (evident, în greutate căci în valoare este discutabil). În orice caz, pe itinerarele Istanbul — Spalato ca și Hamburg — Veneția sau Lyon — Marsilia drumul terestru își menține activitatea. Abia poate în secolul al XVII-lea drumul mării va triumfa în fața lui ca urmare a înaintării navelor din nord, a răspîndirii asigurărilor maritime și a constituirii, tot în nord, a unor companii comerciale puternice.

Aceste considerații generale își au importanța lor. Ele pun în lumină problemele referitoare la lumea mediteraneană atunci cînd nu le rezolvă cu anticipație.

Din rîndurile precedente se poate, indiscutabil, ajunge la concluzia unei creşteri a traficului terestru, a unei reabilitări chiar, în a doua jumătate a secolului al XVI-lea, a anumitor drumuri abandonate. Rămîne să stabilim ce devine, în aceeaşi perioadă, traficul mării. Or pare limpede că acesta nu înregistrează nici o scădere pe care ar compensa-o creşterea comerţului terestru. Un anumit echilibru pare să se menţină în beneficiul avîntului general.

Este ceea ce lasă să se întrevadă exemplul Veneţiei. Concomitent cu aventura oraşului Spalato şi chiar mai devreme, există, fapt evident, o importantă diminuare a flotei veneţiene. Acesta constituie unul dintre elementele care au făcut să se vorbească fără reţinere despre decadenţa Veneţiei: Domenico Sella o fixează către 1609[78]. Alberto Tenenti observă semnele premergătoare din 1592.

Pesimismul lor este poate excesiv căci, în realitate, traficul portului rămîne, ca volum, acelaşi pînă în 1625, cel puţin după cifrele lui D. Sella însuşi: 1607—1610, în medie 94 973 *colli* (dintre care aproximativ 15 000 provenind din porturile dalmate şi de pe drumurile balcanice); în 1625 — 99 361; în 1675 — 68 019; în 1690 — 83 590; în 1725 — 109 497. Probabil deci că navele străine vor fi acoperit deficienţele flotei veneţiene şi se poate ca lucrurile să se fi petrecut astfel cum stabileşte studiul lui Alberto Tenenti[79].

Acesta se bazează pe înregistrările catastrofelor maritime în faţa a doi notari din Veneţia: Andrea Spinelli şi Giovan Andrea Catti, şi unul şi altul specialişti ai transporturilor pe mare şi atrăgînd cvasi-totalitatea clienţilor posibili. Îndată ce se cunoaşte un naufragiu cei interesaţi vin să-şi înregistreze asigurările pentru a-şi reclama pe urmă drepturile. Pentru cei optsprezece ani cruciali

(1592—1609) de la joncţiunea celor două secole, această serie neagră se bazează pe mai mult de o mie de cazuri, dintre care în jur de 660 (adică aproape 37 pe an) corespund unor naufragii sau capturări de către piraţi, iar restul unor „accidente“ sau avarii mai mult sau mai puţin grave.

Acest sondaj, de o amploare destul de rar întîlnită, stabileşte atît decăderea marinei veneţiene, pe care o cunoaştem, cît şi înmulţirea navelor nordice, sosind la Veneţia fie din Ponant — sau reîntorcîndu-se acolo — fie din Levant angajate deja în traficul levantin. Cu siguranţă că putem vorbi doar despre declinul *maritim* al Veneţiei, nu şi despre declinul traficului global al portului ei, realitate care ne preocupă pentru moment. Un mic amănunt neobişnuit: taxa asigurărilor rămîne neschimbată[80] în cursul acestor ani dificili, cel puţin pînă în 1607, în ceea ce priveşte vasele veneţiene[81]. Atunci din două una: sau aceşti oameni de afaceri abili — genovezi, florentini — care controlează asigurările la Veneţia şi formează adevărate *lobbies*, sînt orbi faţă de propriile lor interese şi asigură mărfurile, navele şi încărcătura lor din pură filantropie, sau noi comitem o greşeală în calculele noastre. Să presupunem şi ipoteza aproape rezonabilă, că taxa medie de asigurare este de 5%. Pentru ca asiguratorul să-şi compenseze pierderile şi cîştigurile are nevoie de cîte douăzeci de drumuri fără dificultăţi la fiecare dezastru complet. În acest calcul prea expeditiv navele sînt considerate ca fiind echivalente între ele iar dezastrul celui de al douăzeci şi unulea transport, complet. Este o simplificare evident exagerată: mai întîi, nu există niciodată un dezastru total în ceea ce-l priveşte pe asigurator căci acesta este reasigurat; în al doilea rînd el este proprietarul unor mărfuri care sînt recuperate; în al treilea rînd dacă rambursează victima, în general asiguratorul obţine o reducere la suma totală 

a asigurării; în sfîrșit, în al patrulea rînd, dacă s-a realizat o paritate între pierdere și cîștig, el va beneficia între timp de dobînda sumelor primite atît timp cît va fi în curs termenul poliței de asigurare. Aceste date complică problema dar, nu o fac poate, insolubilă... Pe scurt, și aici vrem să ajungem, nu este absurd să considerăm că naufragiile sînt compensate de numeroasele călătorii terminate cu bine. Pe de o parte, 37 de nave pierdute, pe de alta, în fiecare an 740 de călătorii[82]. În cele din urmă, portul Veneției ar fi mai activ decît se presupune de obicei, iar navigația, deloc anemică în timpul acestui sfîrșit al secolului al XVI-lea care va fi considerat catastrofal. În 1605 Veneția nu mai posedă decît 27 de nave mari[83], e adevărat, dar dacă raportul între micile și marile nave este același ca în alte părți, ea trebuie să posede mai mult de 250 de corăbii mici (10 la 1). În orice caz, într-un *ancorazzo** dintre 1 septembrie 1598 — 1 septembrie 1599[84] am numărat 46 *marciliane***, probabil venețiene și există nave și mai mici decît acestea. Desigur, acest *ancorazzo* din 1598—1599 nu furnizează decît lista celor 200 de plăți efectuate, dar fiecare dintre acestea nu înseamnă un singur transport, iar bărcile sînt exceptate. O cercetare binevenită de amănunt, în legătură cu acest punct ar tranșa definitiv discuția.

Problema pusă este următoarea: cîte transporturi revin la fiecare despăgubire înregistrată? Dar din acest moment, față de activitatea crescîndă a marilor drumuri ale Balcanilor, nu ne este poate permis să ne imaginăm o Adriatică și o Mediterană inerte, trîndave sau pustii. Cred, dimpotrivă, că traficul în Marea Mediterană a atins la sfîrșitul secolului un

* tabel cu navele ancorate într-un port (lb. ital. — N. tr.).

** marsiliană — navă de comerț din secolele XVI—XVII (N. tr.).

volum important, căci altminteri pirateria despre care ni se spune că prosperă cum ar putea atunci să se întreţină? La Ragusa numărul de nave ragusane a scăzut, fără îndoială, dar iată, bazîndu-ne pe datele din înregistrările cancelariei micului oraş, prezenţa unui englez, a unui marsiliez şi chiar a unui catalan, acesta, bineînţeles, patron de navă[85]. S-a petrecut o înlocuire.

Nu dăm un verdict tranşant în disputa între cele două tipuri de circulaţie, cel puţin în secolul al XVI-lea. Prosperitatea determină un avînt concomitent al întregului. Credem, de asemenea, în stabilitatea generală a poziţiilor cucerite, cel puţin a valorilor fiecăreia.

Veneţia ne oferă, privitor la rivalitatea dintre traficul pe uscat şi cel maritim, o altă mică posibilitate de verificare. Întîmplarea a făcut să ni se păstreze lista baloturilor de lînă sosite aici între 1588—1606[86] din „Ponant" adică din Spania. Ea face deosebire între baloturile transportate direct pe mare, şi cele care au luat calea uscatului, a drumurilor transversale ale Italiei. Ceea ce a intensificat circulaţia celor dintîi a fost cvasiscutirea de taxe acordată la intrare, în 1598, lînei adusă pe mare. Cu aceste transporturi directe se însărcinează navele olandeze. Şi totuşi, în ciuda avantajelor şi a navelor de bună calitate, drumul pe uscat, prin Genova şi mai ales prin Livorno se menţine şi triumfă în faţa căii de transport rivale. Care e motivul? Aproximativ îl ghicim. Mai întîi există puterea obişnuinţei, a poziţiilor dobîndite. Ştim că genovezii şi florentinii sînt stăpînii achiziţiilor în Spania, că există o filieră de efectuare a plăţilor (sau, mai bine zis, de teleghidare a creditului) din Medina del Campo pînă la Florenţa (şi la întoarcere) cum ne încredinţează corespondenţa lui Simón Ruiz[87], că negustorii veneţieni cumpără în cont curent, adică pe credit, din Florenţa şi că lîna

de calitate superioară rămîne la Florenţa, Veneţia prelucrînd lînă de calitatea a doua.

Rolul Florenţei ca punct de transmitere explică utilizarea frecventă a drumurilor de uscat şi, *poate* chiar valoarea globală a sosirilor la Veneţia, la sfîrşitul secolului al XVI-lea, corespunde decăderii timpurii a industriei florentine care eliberează materia primă.

Iată deci un bun exemplu, insuficient doar el singur, desigur, pentru a tranşa categoric problema non-elasticităţii concurenţei dintre cele două categorii de drumuri şi a complexităţii factorilor existenţi. Intuim însă o stabilitate structurală a relaţiilor care poate fi reţinută drept ipoteză de lucru.

## *Circulaţie şi statistică: cazul Spaniei*

Un alt exemplu, dar mai cuprinzător, este cel al Castiliei, înconjurată de o serie de vame continentale şi maritime, atît unele cît şi altele răspîndite în lungul coastelor sau al frontierelor uscatului şi, în acest ultim caz, aflate mai mult sau mai puţin în interiorul ţinutului castilian: *los puertos secos* „porturile fără apă" (terestre) sînt cele 39 de puncte vamale la graniţele cu Navarra, Aragón şi Valencia şi stăpînesc intrările şi drumurile principale sau secundare ale Castiliei: *los puertos altos*, „porturile de la munte", se află la marginea Navarrei şi Aragónului şi *los puertos bajos* „porturile de la poale", în număr de 46, unele de o importanţă cu totul mediocră, controlează căile de acces pe uscat în Portugalia.

În lungul celor două frontiere maritime, în golful Gasconiei, şi pe coasta Valenciei, în Portugalia se observă, pe de o parte, *diezmos de la mar** intrate sub autoritatea regală în 1559[88] (mai înainte aparţineau descendenţilor

* vămile mării (lb. span. — N. tr.).

Conetabilului Castiliei), iar pe de alta numeroasele drepturi vamale evidențiind complexul fiscal care este *Almojarifazgo Mayor* din Sevilla, instituție ce exista încă din timpul regilor mauri, și care controlează toate intrările maritime, uneori prin puncte de vamă situate în interiorul uscatului, dar cel mai adesea printr-o serie de porturi (Sevilla, Cadiz, San Lucar de Barrameda, Puerto de Santa Maria, Málaga . . .). Acestor drepturi străvechi li s-au adăugat *Almojarifazgo de Indias* care nu se referă decît la mărfurile care vin din Indii, adică din America, sau se întorc acolo.

Astfel Castilia este împresurată de puncte vamale, ilustrate, la Simancas, de o masă enormă de hîrtii și de cifre pe care le-au pus de curînd în valoare lucrările lui Ramón Carande[89] și Modesto Ulloa[90]. Avem oare prin aceste documente un instrument pentru măsurarea celor două tipuri de circulații, maritimă și terestră? Da și nu. Da, dacă avem în vedere relativa lor continuitate și extindere: abaterile la o scară atît de mare se compensează. Nu, pentru că fiscalitatea castiliană încurcă cifrele și le scade valoarea și, mai ales, pentru că provincia castiliană, luată aici ca martoră, apreciază mai mult Oceanul, către care curge întreaga sa viață, decît Marea Interioară căreia îi întoarce spatele. Oricum nu vom căuta în aceste documente decît raporturi de mărime și o comparație.

Prima concluzie este că traficul și taxele au crescut considerabil. 1) Dacă în 1544 venitul lui *Almojarifazgo de Indias* reprezenta 100, între 1595 și 1604, el atinge o medie anuală de 666; aproape că s-a înșeptit în cincizeci de ani, creștere confirmată de cercetările lui Huguette și Pierre Chaunu. 2) *Almojarifazgo Mayor* de la venitul de 100 în 1525, ajungea aproape la 300 în 1559, la 1 000 între 1586—1592 și (valoare probabil exagerată) 1 100 între 1602—1606[91]. 3) Cît despre *diezmos de la* 

*mar*, venitul lor era 100 în 1561, mai mult de 300 în 1571, 250 în 1581, 200 în 1585, ceva mai mult de 200 în 1598. Fără îndoială, în sudul Spaniei se simte — dar lucrul acesta îl știam dinainte — avîntul maritim al secolului. 4) Puertos *secos:* 100 în 1556—1566, 277 la 1598. 5) *Puertos de Portugal* ne dau o progresie puțin mai scăzută (100 în 1562, 234 în 1598), dar ele sînt, prin excelență, drumuri ale contrabandei.

Totuși, dacă vrem să evaluăm comparativ creșterea vamelor uscatului și ale mării, dată fiind lungimea diferită a seriilor, trebuie să plasăm indicele de bază 100 către 1560. Vom obține astfel la data respectivă 38 milioane de maravedis redevențe fiscale pentru traficul rutier și 115 milioane pentru traficul maritim în ansamblu adică un raport de 1 la 3.

Dacă reîncepem evaluarea pentru 1598, rezultatul este: 282 milioane de maravedis pentru traficul maritim față de 97 pentru traficul rutier. Proporția de 1 la 3 deci s-a menținut. Din punct de vedere structural, nu s-a schimbat nimic în raporturile dintre traficul castilian de pe uscat și cel maritim în cursul celei de a doua jumătăți a secolului al XVI-lea. Totul va fi progresat în același ritm, urmînd o pantă identică, ca să vorbim limba graficelor noastre. Iată deci ceea ce ne sugerează, cu mai multă claritate decît ultimele noastre exemple, un echilibru evident al celor două circulații una față de alta: ansamblul lor păstrează raporturi prea puțin variabile.

## *Dubla problemă pe termen lung*

Din asemenea exemple izolate în spațiu și-n timp nu se pot trage concluzii și nici, mai ales, nu se pot face generalizări. Orice soluție în aceste domenii — în care cercetarea perseverează în a cunoaște nu atît amploarea exactă a fiecăreia dintre cele două circulații, cît felul

în care evoluează, sau par să evolueze una față de alta — ar fi posibilă numai cu prețul unei investigații larg deschise, nu asupra celor cincizeci de ani pe care îi discutăm acum, ci asupra mai multor secole, cel puțin din al XV-lea pînă în al XVII-lea sau al XVIII-lea și fără a fi limitată doar la lumea mediteraneană, atît de întinsă și diversă totuși. Seducătoarea ipoteză a lui Hermann van der Wee[92] rezumă bine miza dezbaterii. O dată cu secolul al XV-lea, Europa și lumea mediteraneană n-ar fi cunoscut decît o înflorire maritimă de la Veneția la Bruges; abia în secolul al XVI-lea acest avînt ar fi însuflețit o economie „transcontinentală", drumurile uscatului și ale mării fiind atunci prinse într-un același elan. În secolul al XVII-lea economia înfloritoare sau rămasă înfloritoare se va limita din nou la zonele de coastă pentru ca în secolul următor totul — pămînt și mare — să pornească iarăși din același punct.

Cred că aceste mari ritmuri sînt posibile. În orice caz, ele pot să ne servească drept cadru pentru problemele dezbătute. Secolul despre care vorbim — al XVI-lea — și-ar distribui șansele pe amîndouă planurile deodată. Regula aprioricä ar fi presupunem, în general, în ceea ce îl privește, că oricărui progres recunoscut al drumurilor uscatului trebuie să-i corespundă *grosso modo* un progres al navigației și invers. N-ar exista o activitate unilaterală a mării decît în secolul al XV-lea, o dată cu italienii, și în al XVII-lea o dată cu olandezii.

Evident, dacă ipoteza este justă, investigările locale ar trebui să o confirme. Dar aceste ritmuri nu se produc, de bună seamă, pretutindeni cu precizie și în același moment. Epoca olandezilor nu suprimă desigur viața sau înflorirea anumitor drumuri terestre. În registrele celor Cinque Savii[93] citim, la data de 8 mai 1636 „*che molte mercancie che venivano per via di mare habbino preso il camino*

*di terra da Genova o Livorno*“* Nimic nu este deci încă hotărît în 1636. Nu credem în marile imagini simplificatoare decît cu dovezi precise.

## NOTE

1. N-am intitulat capitolul de față *Drumurile și orașele*, ci *Drumuri și orașe, orașe și drumuri* în amintirea unei reflecții a lui Lucien Febvre la prima lectură a acestor pagini.
2. *Annales d'hist. soc.*, 11 ianuarie 1940, p. 70.
3. *Journal du voyage en Italie*, Paris, 1932, p. 132.
4. *Op. cit.*, vol. 2, p. 195.
5. Mateo ALEMÁN, *op. cit.*, vol. II, 3, I, p. 331.
6. A. PHILIPPSON, *Das Mittelmeergebiet*, p. 219.
7. *Op. cit.*, p. 295.
8. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 1, p. 106 și vol. 2, p. 118: „aproape de două ori mai populat decît Parisul; Jacques BONGARS, în: Leonce ANQUEZ, *Henri IV et l'Allemagne*, Paris, 1887, p. XXIV.
9. Konrad OLBRICHT, „Die Vergrosstädterung des Abendlandes zu Beginn des Dreissigjährigen Krieges.“ în *Petermanns Mittellungen*, 1939.
10. F. LOT, *Les invasions barbares et le peuplement de l'Europe, introduction à l'intelligence des derniers traités de paix*, Paris, 1937, vol. 1, p. 110.
11. Cf., *supra*, p. 94 și urm.
12. Gino LUZZATTO, *Storia economica di Venezia dell' XI al XVII secolo*, Veneția, 1961, p. 42. Despre acest drum — indicație de cărăușie, de la Barletta la Neapole, a unor piei de bivol, Neapole, 22 mai 1588, Arhivele din Ragusa, A. Diversa de Foris, VII f° 245.
13. Arnoldo SEGARIZZI, *Relazioni degli ambasciatori veneti*, Firenze, III, partea I, 1927, p. 10—13.
14. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 1, p. 50.
15. *Ibidem*, p. 9.
16. COMTE de BRÈVES, *Voyages...*, p. 229.
17. *Ibidem*, p. 5.
18. BELON du MANS, *op. cit.*, p. 103.
19. Charles ESTIENNE, *Le Guide des Chemins de France*, 2e éd., 1552; *Les voyages de plusieurs*

---

* „multe mărfuri care veneau pe calea mării iau acum drumul uscatului, prin Genova sau Livorno“ (lb. ital. — N. tr.).

*endroits de France et encore de la Terre Sainte, d'Espaigne. d'Italie et autres pays*, 1552. Alte ediţii cu variante la Paris, 1553, 1554, 1555, 1556, 1558, 1560, 1570, 1583, 1586, 1588, 1599, 1600, Lyon, 1566, 1580, 1583, 1610; Rouen, 1553, 1600, 1658; Troye, 1612, 1622, 1623. Pentru amănunte, a se consulta: Sir Herbert George FORDHAM, *Les routes de France, Catalogue des Guides routiers*, 1929 şi *Les guides routier. Itinéraires et Cartes Routières de l'Europe*, Lille, 1926.

20. Théodore MAYERNE de TURQUET, *Sommaire description de la France, Allemagne, Italie, Espagne, avec le Guide des chemins*, Genève, 1591—1592, 1616, 1653; Lyon, 1596, 1627; Rouen, 1604, 1606, 1615, 1624, 1629, 1640, 1642.
21. Giovanni de L'HERBA, *Itinerario delle poste per diversi parti del monde*, Venezia, 1561. Alte ghiduri din aceeaşi epocă: Guilhelmus GRATAROLUS, *De Regimine iter argentium vel equitum, vel peditum, vel mari, vel curru seu rheda*, Basel, 1561; Cherubinis de STELLA, *Poste per diverse parti del mondo*, Lyon, 1572; Anonim, *Itinerarium Orbis Christiani*, 1579; Richard ROWLANDS, *The post of the world*, Londra, 1572; Anonim, *Kronn und Ausbundt aller Wegweiser...*, Köln, 1597; Mathias QUADT, *Deliciae Galliae sive itinerarium per universam Galliam...*, Frankfurt, 1603; Ottavio CODOGNO, *Nuovo Itinerario delle posta per tutto il Mondo...*, Milano, 1608; Paulus HENTZNERUS, *Itinerarium Germaniae, Galliae, Angliae etc.*, Noribergae, 1612.
22. *Das Mittelmeergebiet*, ed. a 4-a, p. 222—223.
23. André PIGANIOL, *Histoire de Rome*, 1939, p. 522.
24. Jean DELUMEAU, *Vie économique et sociale de Rome*, vol. I, 1957, p. 81 şi urm.
25. Jules SION, *Problèmes de transports dans l'antiquité* (recenzie a lucrării lui LEFEBVRE des NOËTTES, „L'attelage. Le cheval de selle à travers les âges", în: *Ann. d'hist. écon. et soc.*, 1935, p. 628 şi urm.
26. Jules LECLERCQ, *De Mogador à Biskra: Maroc et Algérie*, 1881, p. 21.
27. *La Péninsule Balkanique*, 1918, p. 195.
28. Baron du BUSBEC, *op. cit.*, vol. 1, p. 103, aceasta pe baza unui fapt *anecdotic* ceea ce reprezintă o bază evident fragilă.
29. *Description de l'Afrique, tierce partie...*, ediţia 1930, vol. 2, p. 16—17.
30. E. von RANKE, *op. cit.*, în: *Vj. für Soz. und W. Gesch*, 1924, p. 79.
31. B. N. FLORENŢA, *Capponi*, 239, 26 ian. 1569.

32. *Novelas ejemplares*, „Licențiatul Sticloanță".
33. CODOIN, XXXIV, 1 mai 1580, p. 442; 4 mai 1580, p. 453.
34. Franceschi către dogele Genovei, Valladolid, 31 mai 1606, A.I.S., Genova, Spagna, 15.
35. Vezi nota următoare.
36. Filip al II-lea către viceregele Neapolelui, Toledo, 13 oct. 1560, B. Com, din Palermo, 3 Qo, E 34, fas. 8—11.
37. 22 mai 1588, Arhivele Ragusei, Diversa de Foris, f° 245.
38. *Arch. st. ital.*, IX, p. 460 și 460 nota 1; 468 și 468 nota 1.
39. Albert BABEAU, *Les voyageurs en France*, 1885, p. 68—69 (călătoria lui Paul Hentzner, 1598).
40. Victor BÉRARD, *Pénélope ...*, *op. cit.*, p. 307. CHATEAUBRIAND, *Itinéraire,...*, *op. cit.*, p. 7.
41. *Libro de Agricultura*, 1539, p. 368 și următoarele din ediție 1598 (ediția I, în 1513).
42. *A. st. ital*, IX, p. 255, 2 mai 1605.
43. V. LAMANSKY, *Secrets d'État de Venise, documents, extraits, notices et études*, Saint-Petersbourg, 1884, p. 616, 7 dec. 1550.
44. Despre motivele decăderilor preocupărilor de creștere a animalelor, vezi *Cria de los cavallos*, Granada, Simancas, Eo 137.
45. Giuseppe MECATTI, *Storia cronologica della città di Firenze*, Napoli, 1755, vol. 2, p. 802—803, în 1595.
46. P. DIEGO DE HAEDO, *Topographia e historia general de Argel; Epitome de los Reyes de Argel*, Valladolid, 1612, p. 180.
47. Ducele de Terranova către rege, Palermo, 22 aprilie 1572, Simancas E° 1137.
48. G. TREVELYAN, *History of England*, London, 1946, p. 287.
49. A. de HERRERA, *op. cit.*, p. 368.
50. *Notizie*, în *Archivio storico di Corsica*, 1932, p. 296—297.
51. *Arch. st. ital.*, IX, p. 219; mărfuri de valoare — de la Neapole la Florența pe calea uscatului. Legătura Neapole-Germania prin Florența începînd din 1592, vezi: G. VIVOLI, *op. cit.*, vol. 3, p. 198 și 350. În legătură cu transporturile menționate, vezi obiecțiile lui J. PIERRET, *Siris*, 1941, și răspunsul lui André AYMARD, în R.E.A., 1943, p. 321—322.
52. Wilfrid BRULEZ, *De Firma della Faille*, p. 578.
53. Emile COORNAERT, *Un centre industriel d'autrefois. La draperie — sayetterie d'Hondschoote (XVI-e—XVII siècle)*, Paris, 1930, p. 252—253, nota 3.

54. Smirna era deja un centru important încă din 1550, vezi BELON DU MANS, *op. cit.*, p. 89; ragusanii vor să încarce de aici bumbac. Vezi: Paul MASSON, *Histoire du Commerce français dans le Levant au XVII-e siècle*, 1896, p. 125; J. B. TAVERNIER, *op. cit.*, vol. 1, p. 68; Guillaume de VAUMAS, *l'Eveil missionnaire de la France d'Henri IV à la fondation du Séminaire des Missions Etrangères*, Lyon, 1942, p. 102; P. Henri FOUQUERAY. *Histoire de la Compagnie de Jésus en France, des origines à la suppression (1528—1572)*, Paris, 1925, vol. 4, p. 342 și următoarele: Gerard TONGAS, *Les relations de la France avec l'empire ottoman durant la première moitié du XVII-e siècle et l'ambassade de Philippe de Harlay, comte de Césy, 1619—1640*, Toulouse, 1942, p. 208; Baronul de TOTT, *op. cit.*, vol. 4, p. 85—86.

55. Ceea ce urmează este împrumutat dintr-o povestire inedită a lui Nicolò Contarini, în: V. LAMANSKY, *op. cit.*, p. 513—551. Faptul este semnalat în trecere și de H. KRETSCHMAYR și F.C. LANE. Există o foarte bogată documentație inedită: A.d.S. Venezia, Papadopoli, Codicele 12, f° 23; în 1595, 16000 *colli* de diferite mărfuri circulă de la Narenta la Veneția — dovadă că această mare abatere pregătea dinainte înflorirea orașului Spalato. Alte referințe în: *Cinque Savii*, 138, f° 77 v° — 79 v°, 16 iunie 1589; *ibidem*, f° 182, 24 septembrie 1592; *ibidem*, 139, f° 54 și v°, 23 noiembrie 1594; Marciana, Notizie del mondo, 5837, 25 ianuarie 1596; Museo Correr, D. della Rose, 42, f° 35 v°, 7 septembrie 1596; *ibidem*, 21, 1598, 1602, 1608; *Cinque Savii*, 12, f° 112, 2 septembrie 1610. Despre construirea unui „lazaretto" în Spalato, vezi A.d.S. Venezia, Senato Zecca, 17, 22 aprilie 1617.

56. V. LAMANSKY, *op. cit.*, p. 514.

57. F. C. LANE, *op. cit.*, p. 2.

58. V. LAMANSKY, *op. cit*, p. 504 și următoarele.

59. *Ibidem.*, p. 514.

60. Domenico SELLA, *op. cit.*, p. 2, 55.

61. *Ibidem.*

62. *Cinque Savii*, Riposte, 141, f° 28 și 29, 19 iulie 1607.

63. *Ibidem*, 4, f° 1083, 19 septembrie 1626.

64. *Ibidem*, 19, fos 103 și 104, 20 mai 1636.

65. Vezi mai sus, nota 62.

66. V. LAMANSKY, *op. cit.*, p. 514.

67. Vezi și Domenico SELLA, *op. cit.*, p. 41 și următoarele

68. Vezi mai jos

69. Folosesc după note personale observaţiile profesorului Lütfi GUCER la Colocviul din iunie 1957, de la Fundaţia Giorgio Cini.

70. Guvernatorii către O. de Cerva, Ragusa, 20 mai 1593; în: Arhivele Ragusei, *Lettere di Levante*, 38, f° 113. O animaţie crescîndă a transporturilor, pe uscat desigur, există în jurul Oranului, vezi Diego SUAREZ, *op. cit.*, p. 36, *47*, *50*, *86*, *275*, 314.

71. Dr. M. D. GRMEK, „Quarantaine à Dubrovnik", în: *Symposium Ciba*, aprilie 1959. p. 30—33.

72. Giuseppe TASSINI, *Curiosità Veneziane*, 1887, p. 277—278. Încă dinaintea acestei date negustorii turci din Veneţia au fost regrupaţi, vezi Senato Terra 67 (15 mai 1575). În legătură cu negustorii turci şi armeni — informaţii numeroase în *Cinque Savii* 3, 4, 13, 15, 17, 18, 19 (din 1622 în 1640).

73. Arhivele Ragusei. *Diversa di Cancellaria*, 182—196.

74. În scrisoarea pe care am mai citat-o, din 7 noiembrie 1963.

75. Renée DOEHARD, *Études anversoises. Documents sur le commerce international à Anvers, 1484—1514*. Paris, 1963, vol. 1, *Introducere*, p. 66.

76. Jacques HEERS, „Il Commercio nel Mediterraneo alla fine del secolo XIV e nei primi anni del XV" în *Archivio storico italiano*, 1955.

77. *Op. cit.*, p. 578.

78. Domenico SELLA, *op. cit.*, p. 72.

79. Alberto TENENTI, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, (1592—1609)*, Paris, 1959.

80. *Ibidem*, p. 59 şi 60. Taxele asigurărilor sînt fixe şi la Ragusa (Jorjo TADIC, scrisoarea citată din 7 noiembrie 1963).

81. *Cinque Savii*, 141, f° 32 şi 32 v°, 24 septembrie 1607. Taxele asigurărilor pentru Siria ar fi cam de 8, 9, 10 la 100, ducere şi întoarcere. Taxele doar pentru un drum (ducere sau întoarcere) sînt în 1593 şi 1594 cu regularitate de 5 la 100. A.d.S. Venezia, *Miscellanea*, Carte Private 46. Oare *Cinque Savii* exagerează pentru a obţine autorizaţia de export a argintului în Siria?

82. Ipoteză evident optimistă.

83. *Ibidem.*, p. 567.

84. *Ibidem*, p. 563 şi următoarele.

85. Arhivele Ragusei, *Diversa di Cancellaria*, 192—196 şi mai ales 192 (f. 139, 30 mai 1604, f° 176 v° 14, 1604 catalan); 194, f° 44 v°, 2 mai 1605.

86. Museo Correr. Prov. Div. C 989 (Mercatura e traffichi III).

87. Felipe Ruiz MARTIN, *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*, 1964, p. CXVI și următoarele.
88. Modesto ULLOA, *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Roma, 1963, p. 187.
89. Ramón CARANDE, *Carlos V y sus banqueros. La hacienda real de Castilla*, 1949, p. 292 și următoarele.
90. Modesto ULLOA, *op. cit.*, p. 137—200.
91. Simancas, Escrivania Mayor de Rentas, 1603—1604.
92. *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy*, 1963, vol. 2, p. 311 și următoarele.
93. A.d.S. Venezia, *Cinque Savii*, 4 bis, f° 44, 8 mai 1636.

## 2. NAVIGAŢIA: TONAJE ŞI CONJUNCTURI

Cunoaştem mii de nave mediteraneene cu numele, tonajele aproximative, încărcăturile şi itinerarele lor. Totuşi nu este uşor să domini aceste nenumărate mărturii, să le dai un sens şi de aceea cititorul va trebui să ne îngăduie mai multe demersuri şi, în primul rînd, o deschidere largă a cîmpului cronologic de observaţie, trecînd adesea din secolul al XV-lea în al XVII-lea; va trebui să ne permită apoi, în plus, să unim Atlanticul cu Mediterana. Aceste măsuri neaşteptate se vor justifica mai tîrziu. Deocamdată se impun trei sau patru reguli care vor clarifica discuţia.

1) *Navigaţia în Marea Mediterană nu este cu totul diferită de cea din Ocean.* Procedeele, taxele de asigurare, timpul de efectuare a unor călătorii dus-întors, complete, diferă dar instrumentul care este utilizat — corabia de lemn, călită de vînturi — are aceleaşi limite tehnice. Nu se poate depăşi o anumită mărime, un anumit număr al membrilor echipajului, o anumită suprafaţă a pînzelor, o anumită viteză. O altă uniformitate: în Ocean nu apare nici o corabie ale cărei modele să nu se regăsească, destul de repede, în Mediterana. La Veneţia, care posedă tipurile sale de nave pe care nu le schimbă cu plăcere, există totuşi caravelele din timpul tinereţii lui Marin Sanudo, de la sfîrşitul secolului al XV-lea precum şi galioane şi *bertoni* dinainte de sfîrşitul secolului al XVI-lea. Chiar şi turcii foloseau în această perioadă galioane de tip oceanic[1], *navis gravis, navis oneraria*, cele mai mari nave de transport, explică Schweigger, un călător german care le-a văzut la Istanbul şi aiurea în 1581[2].

2) *Există permanent în Ocean ca şi în Marea Interioară o prezenţă majoritară, zdrobitoare a navelor de mic tonaj.* Ele încarcă

mărfurile în grabă, părăsesc porturile la prima rafală de vînt și, proletari ai mărilor, adesea își oferă serviciile la un preț neînsemnat. Doi capucini se întorc, în iunie 1633 de la Lisabona la Londra: stăpînul unei *naviguela* din Honfleur (35 de tone) încărcată cu sare și lămîi, se oferă să-i conducă la Calais[3] contra a 8 livre de cap.

În aprilie 1616, cînd merge în Spania, ambasadorul venețian Piero Gritti preferă să se îmbarce, la Genova pe o felucă provensală — o barcă simplă cu două catarge. Vrea într-adevăr, să călătorească repede și familiei sale, îi rezervă un loc pe o navă mare care va ajunge în Alicante[4]. Feluca, scrie R. P. Binet în 1632 „este cea mai mică dintre toate vasele cu vîsle"[5].

Așadar, majoritatea navelor sînt nave cu tonaj mic, ale căror nume generice diferă după porturi, regiuni sau epoci: *grippi* sau *marani* sau *marciliane*, în Adriatica, *feluci* sau *tartane* în Provence, sau pur și simplu *bărci*, cum menționează uneori, fără să adauge altceva, statisticile porturilor ... Aceste mici ambarcațiuni mult sub 100 și chiar 50 de tone, animă Oceanul ca și Mediterana. Marile cargouri se află față de cele mici în raport de 1 la 10, potrivit statisticilor din Valencia între 1598—1618[6]. Cînd aflăm că la Veneția există în 1599, 31 de nave (adică nave mari) se cuvine să ne imaginăm, alături de ele, mai multe sute de nave de tonaj mic.

3. *Trebuie să ne resemnăm, odată pentru totdeauna, cu slaba cunoaștere a tonajelor din secolul al XVI-lea* și chiar cu ignorarea tonajului mediu care ne-ar permite, cunoscînd numărul de nave, la intrarea sau ieșirea dintr-un port, să calculăm și tonajul de ansamblu. Am propus cifra medie de 75 de tone[8], după statisticile porturilor andaluze. Această cifră este, probabil, mult prea ridicată. Dar oricum ar fi însă, tonajele indicate nu sînt niciodată precise, experții le evaluau după di-

mensiunile corăbiei (înălțime, lărgime, adîncime . . .). Cînd se punea problema de a închiria unui stat oarecare o navă, cifra tonajului, bineînțeles, se exagera și acest procedeu se admitea pe față, de exemplu, în cazul angajării navelor de către spanioli. Dar să presupunem toate sinceritățile reunite: rămîne să transformăm unitățile de măsură ale epocii — *salme, stara, botte, cantara, carra* — în unitățile noastre actuale. La acest punct sîntem pîndiți de cîteva capcane: conversiunea prețurilor nominale în grame de argint oferă mai puține riscuri! Tonajele „nominale“ din secolul al XVI-lea au scăzut chiar la Sevilla brusc, ceea ce a pus unele probleme lui Huguette și Pierre Chaunu. Am zăbovit o clipă asupra documentelor consulatelor franceze (A. M., seria B III) care dau, pentru o serie de porturi străine, listele sosirilor de nave cu încărcăturile lor, în secolul al XVIII-lea. De mai multe ori pentru aceeași navă, cu același nume, același stăpîn — și avînd informații care concordau în ceea ce privește itinerarul și încărcăturile — tonajul indicat în aceste documente oficiale varia de la un port și de la un consulat la altul. Așadar, într-un cuvînt, rămînem în zona aproximativului, cu toate inconvenientele pe care o asemenea situație le implică.

4. *Mărturiile cele mai numeroase se referă, bineînțeles, la navele mari și foarte mari.* Ele ne trimit nu la punctul de întîlnire dintre navele mari și mijlocii — în jur de 100 de tone — ci la limita superioară, către 1 000 și chiar 2 000 de tone.

Într-adevăr, *los proveedores* spanioli nu ajung pînă acolo încît să impună, de regulă, embargoul și asupra unor bărci bretone cu deplasamente de circa treizeci de tone sau a unei caravele în care vor fi duși cel mult zece cai, ca în 1541[9], în timpul expediției împotriva Algerului. Marile nave sînt acelea asupra cărora își ridică ei pretențiile și care, de altfel,

se acomodează cu ele mai bine decît o mărturisesc căci statul spaniol le rezervă prime, taxe de transport substanțiale, o aprovizionare generoasă.

O corabie de 1 000 de tone este în epoca despre care vorbim un monstru și o raritate. La 13 februarie 1597 Thomas Platter[10], medic din Basel care tocmai își terminase studiile la Montpellier, se află la Marsilia. El nu are ochi, în port, decît pentru o enormă navă genoveză pe care marsiliezii o capturaseră de curînd. „Era una dintre cele mai mari nave care au fost lansate vreodată în Mediterana. Ai fi zis că este o imensă clădire cu cinci etaje care iese din mijlocul mării. Socot că încărcătura ei cîntărea cel puțin 16 000 chintale (*adică 800 de tone actuale*). Avea opt sau zece pînze fixate de două catarge groase de o înălțime uimitoare în vîrful cărora urcai și eu pe o scară de frînghii. De la această înălțime privirea se întindea în zare și asupra castelului din If în apropierea căruia se învîrtea o moară de vînt asemănătoare celor dinlăuntrul orașului“. Acest exemplu spune totul în mijlocul altor sute identice.

5. *Problema, dacă vrem să aflăm tonajele medii sau să tindem către aflarea lor spre a percepe astfel întregul, constă în situarea exactă a acestor mari deplasamente.* Să marcăm cu precizie, preliminariile:

a) tonajele record n-au urmat o progresie continuă căci atunci cifrele impresionante pe care le furnizează secolul al XV-lea și care sînt la înălțimea realizărilor din secolul al XVIII-lea ar fi false, ceea ce nu putem concepe;

b) corăbiile mari sînt legate de distanțele lungi; ele monopolizează timp îndelungat aceste călătorii interminabile. Și au o trăsătură suplimentară: îndărătul lor se află state cu pretenții și resurse, orașe și totdeauna armatori bogați;

c) aceste mari nave de transport sînt, la fel de frecvent, legate de mărfurile ce călătoresc greu, voluminoase, cu un preț de cost unitar scăzut și care, logic, sînt rezervate transportului pe apă. Ele acceptă astfel taxele ieftine;

d) înaintea revoluționării, de altfel tîrzii, pe care o va produce artileria navală, aceste enorme corpuri plutitoare se află sub semnul siguranței. Expuse, aidoma celor mai ușoare bărci neprevăzutului timpului nefavorabil, ele pot face față cel puțin întîlnirilor neplăcute. Cine să se opună echipajului numeros, soldaților, trăgătorilor cu praștia, arcașilor care se află la bord?

Nava mare este jandarmul ideal în slujba celor bogați. Cele două impunătoare corăbii pe care Senioria din Veneția le pregătește încet, fără să se grăbească, cheltuind aur, în iunie 1460 sînt menite, de aceea le-a construit, să fie un *„spavento a tutti“*, o sperietoare pentru toți corsarii[12];

e) în sfîrșit, navele cu deplasamente mari, cînd nu înlătură concurența, în pofida protecției bogaților și a centrelor comerciale, și în ciuda atracției care o exercită asupra cîrmuirilor risipitoare (la Le Havre regele Franței pune să se construiască în 1532 o navă de *„smisurata grandezza tal che si stima dover esser innavigabile“*[*13];

f) se întîmplă, desigur, ca nava mare să-și adjudece toate transporturile. Ne aflăm în timpurile monopolului de drept și de fapt pe care mai dintîi l-a cunoscut secolul al XV-lea și pe care secolul al XVI-lea îl va reinstitui către America spaniolă și Indiile portugheze. Dar este suficient ca aceste monopoluri, dintr-un motiv sau altul, să se fracționeze și o mulțime de ambarcațiuni mijlocii sau nu prea importante se apucă de transport cu dragă inimă. *Aceste revanșe ale navelor de tonaj mic apar aproape*

---

* o mărime atît de nemăsurată încît se credea că nu poate naviga (lb. ital. — N. tr.).

*totdeauna sub semnul unei largi dezvoltări a schimburilor comerciale.* Prezența doar a navelor mari semnifică o conjunctură întunecată; dar cînd acestea sînt înconjurate de numeroase corăbii mici, conjunctura este sigur favorabilă. Acest criteriu are toate șansele să fie corect, dar vom reveni asupra lui; cititorul să-l accepte deocamdată sub beneficiu de inventar.

## *Navele de mare tonaj și corăbiile mici din secolul al XV-lea*

Mediterana a cunoscut începînd din secolul al XV-lea o prosperitate a navelor mari. Navigatorii mediteraneeni străbat atunci întreaga întindere a mării, apoi ajung pînă la Londra sau Bruges, cele mai lungi parcursuri fiind, de obicei, la activul Genovei. Ceea ce conferă întîietate Genovei în cursele cu navele mari[14] — pentru că ea este specializată în transporturile grele — sînt mai ales alaunul purtat din Phoceea în Asia Mică și vinurile din insulele Levantului livrate la Bruges și în Anglia direct pe calea mării. Caraca genoveză care atinge sau de multe ori depășește 1 000 de tone a fost multă vreme soluția rațională a unei probleme tehnice dificile.

Veneția se angajează în această evoluție cu o mare întîrziere. În primul rînd ea este mai puțin îndepărtată decît Genova față de Levant, rămas în continuare centrul activităților sale esențiale. Apoi sistemul său de *galere da mercato*[15], bine organizat de stat, fragmentează traficul în călătorii speciale: galere pentru Tana, Trebizonda, Romagna, Beirut, Alexandria, Aiguesmortes, Flandra, Africa de nord și așa-numitele *trafego* (Africa de nord și totodată Egiptul). Astfel sînt fărîmițate dificultățile și riscurile și, în același timp, împiedicate călătoriile în linie dreaptă de felul celor genoveze din Levant la Bruges, pentru a obliga

mărfurile să treacă prin Veneția și să achite impozitele din care trăiește Senioria. În sfîrșit, întîlnirea cu drumurile istmului Europei centrale este, poate, mai stînjenitoare pentru Veneția decît pentru Genova. Pe scurt, dacă acest sistem complicat, mereu adus la zi, reușește să supraviețuiască, cauza este că s-a născut către 1339 din dificultățile crizei din secolul al XIV-lea că, în consecință, introduce destul de repede prime pentru liniile cele mai riscante. În orice caz, galerele *da mercato* nu ating la sfîrșitul secolului decît 200—250 de tone[16]. De altminteri, ele nu transportă decît mărfuri scumpe: piper, mirodenii, stofe de lux, mătăsuri, vinuri de Malvasia ... În aceste condiții este avantajos să împarți riscurile între diverse încărcături. Numai galerele din Flandra, la întoarcerea lor din nord, încarcă în Anglia, alături de stofe subțiri, și ambră, baloturi de lînă, plumb, cositor — altminteri s-ar întoarce goale. Totuși, experiența celor mai lungi călătorii, în Marea Neagră pe de o parte, și în Anglia, pe de altă, a dus la mărirea tonajelor galioanelor (în secolul al XIV-lea ele aveau un deplasament de aproximativ 100 de tone), apoi la înmulțirea lor. În plus, la Veneția, alături de traficul prin *galere da mercato* există și o navigație liberă sau numai pe jumătate controlată. Este vorba despre cea a marilor nave pîntecoase care asigură mai ales transporturile voluminoaselor baloturi de bumbac, provenind din Cipru sau din Siria[17]. Bumbacul, din secolul al XIII-lea, devine un material textil important, el compensează insuficienta producție de lînă și triumfă o dată cu moda barchetutilor (țesături de bumbac pe urzeală de in). Există două *mude** de bumbac, una importantă în februarie (o jumătate de duzină de vase); cealaltă, în septembrie, care se reduce adesea la două nave. Baloturile voluminoase au nevoie de nave mari de transport. Un document din

* (aici) — negoțuri (lb. ital. — N. tr.).

*Notatorio di Collegio*[18], datat 1 decembrie 1449, furnizează numele și tonajele a cinci nave rotunde care vor participa la *muda* din luna februarie a anului viitor: 1 100, 762, 732, 566, 550 și 495 *botte*, adică între 250 și 550 tone. Sînt nave foarte respectabile, chiar și pentru secolul al XV-lea.

Un alt avantaj al navelor mari este că ele știu să se apere de corsari. O navă catalană de 28 000 *botte* (adică aproximativ 1 400 de tone) pune pe fugă, în august 1490[19] galerele corsare din Africa de nord care se refugiază în portul Siracusei. În 1497[20], Sanudo semnalează o navă venețiană de 3 000 *botte*, o „barcă" franceză de 3 500, o corabie *Negrona*, genoveză de 4 000. Doi ani mai tîrziu, în 1499[21], el furnizează indicații asupra tonajelor navelor venețiene care merg să întîlnească flota franceză. Pentru 30 de nave (dintre care 7 străine) media unitară se stabilește la 675 *botte*, adică aproximativ 338 de tone, medie anormal de ridicată în ochii oricărui istoric al secolului al XVI-lea. Cu titlu de comparație, în iulie 1541[22], 52 de nave înregistrate la Cadiz și Sevilla, în ajunul expediției lui Carol Quintul împotriva Algerului, totalizează ceva mai mult de 10 000 tone, adică, în medie, 200 tone de fiecare. Trebuie deci să admitem că secolul al XV-lea a cunoscut tonaje ridicate, la fel de înalte ca acelea record din secolul al XVIII-lea: numai cîteva *Indiamen*[23] care vor practica atunci un comerț „chinezesc" se vor apropia de 2 000 de tone.

## *Primele succese ale navelor cu deplasamente mici*

Între secolele al XV-lea și al XVI-lea a existat, ceva mai devreme, ceva mai tîrziu, un regres al marilor corăbii și o largă dezvoltare a celor cu tonaje inferioare. Tendința aceasta se dezvăluie către mijlocul secolului al XV-lea 

chiar la Veneția, unde în 1453 o hotărîre senatorială[24] semnalează deja moda corăbiilor mici pentru călătoriile din Siria în Catalonia: *et ad viagia Sirie et Cathallonie omnes magis desiderant naves parvas**. În Mediterana se înmulțesc, drept urmare navele mici venite din Oceanul Atlantic, acești intruși biscayani, portughezi, spanioli *che prima non solevanno passar il stretto de Zibilterra***, afirmă o ciudată hotărîre a Senatului din 21 octombrie 1502[25]. Foarte curios text și neașteptat la această dată. Veneția, dacă vrem să-i dăm crezare, se află atunci în fața unui dezastru de proporții: din cele 300 de nave mari cîte erau (e o pretenție) *dal 1420 sino al 1450**** nu mai sînt decît 16, fiecare avînd o capacitate de 400 *botte* sau mai mult, cea mai mare parte dintre ele, de altfel, bune doar pentru a fi distruse; în afara acestor corăbii mari există puține corăbii mici chiar incluzînd între ele caravelele din Dalmația și așa-numitele *marani* . . .

Criza aceasta nu duce lipsă de motive: sarcinile care copleșesc navigația, taxele prea mici, derizorii, interdicția de a transporta sarea din Languedoc *in mar de Lion*, autorizația dată navelor străine de a îmbarca direct vinuri la Candia și apoi acești noi veniți care au străbătut strîmtoarea Gibraltarului și care „se îmbogățesc spre paguba nu numai a *cetățenilor* ci și a statului pe care-l pun în primejdie, *mudele* galioanelor și corăbiilor noastre". Noii veniți sînt nave mici.

Evoluția este identică și în Ocean, în Marea Mînecii și în Marea Nordului. Aloys Schulte a semnalat-o în minunata sa carte despre *Grosse Ravensburger Gessellschaft* unde găsești totul, cu condiția să cauți[26]. Împotriva corăbiilor mari

---

* și pentru călătoriile spre Siria în Catalonia toți preferă corăbiile mici (lb. lat. — N. tr.).

** care la început nu obișnuiau să treacă strîmtoarea Gibraltarului (lb. ital. — N. tr.).

 *** de la 1420 pînă la 1450 (lb. ital. — N. tr.).

— *naus* — ale genovezilor și ale altor mediteraneeni, triumfă atunci grațioasele și ușoarele caravele, pe atunci tinerețea și speranța lumii. Andrea Satler scrie despre Bruges în 1478: *„Die kleinen haben die grossen Schiffe ganz vertrieben**. Or diferența dintre cele două categorii este enormă: în 1498, patru corăbii încarcă la Anvers 9 000 chintale de mărfuri; 20 de caravele nu iau decît 1 150.

Această victorie a corăbiei mărunte împotriva marilor vase ale Mării Interioare, a navei celei mai rapide și mai puțin costisitoare împotriva mastodontului lent la încărcare și care lucrează cu privilegii de monopolist înseamnă începutul unei enorme transformări petrecute în viața Oceanului și a Mării Mediterane. Ea continuă pînă în preajma anului 1530, se oprește către 1550 (cel puțin în Mediterana), reîncepe și mai intens după 1570 și va depăși sfîrșitul secolului al XVI-lea.

## *Pe Atlantic în secolul al XVI-lea*

De obicei, în spațiul atlantic din secolul al XVI-lea problema este pusă greșit. Pentru a o reașeza la locul ei, trebuie să tratăm separat cele două mari monopoluri ale ibericilor: *Carrera de Indias* pornind de la Sevilla și nesfîrșita legătură maritimă de la Lisabona pînă în Indiile Orientale.

Pe aceste axe privilegiate, micile corăbii ale descoperitorilor dispar repede. Dintre cele trei nave ale flotei lui Columb, *Santa Maria* avea o capacitate de 280 tone, *Pinta* de 140 și *Nina* numai de 100. Cincizeci de ani mai tîrziu, ordonanțele din 1552 nu mai acceptau în convoaiele pentru America decît navele peste 100 de tone, avînd peste 32 de oameni în echipaj; o hotărîre a lui Filip al II-lea ridica acest minim

---

* corăbiile mici le-au luat locul celor mari (lb. germ. — N. tr.).

la 300 de tone [27]. Rare au fost totuși, în secolul al XVI-lea navele din Indiile Occidentale atingînd 500 de tone, cu atît mai mult cu cît corăbiile de 400 tone străbăteau deja cu greutate bancurile de nisip de la San Lucar de Barrameda, pe Guadalquivir în aval de Sevilla. Abia în a doua jumătate a secolului al XVII-lea galioanele între 700 și 1 000 de tone vor deveni frecvente[28] și se va putea pune cu acuitate problema de a se transfera *Casa de la Contratación* și monopolul comercial cu Indiile din Sevilla, unde navele nu mai puteau ajunge, la Cadix[29].

La Lisabona, intrarea în port fiind lipsită de obstacole, navele de mare tonaj, în secolul al XVI-lea nu sînt rare. În 1558, nava *Garça* care-l duce în Indiile portugheze pe viceregele Constantino de Bragança are un deplasament de 1 000 de tone; ea este, de altfel, cel mai mare vas care a fost văzut vreodată pe drumul Indiilor[30]. În 1579, după mărturia unui ambasador venețian, *le navi grandissime* la Lisabona sînt de 2 200 *botte* (mai mult de 1 100 tone)[31]. La sfîrșitul secolului, acest tonaj este adesea depășit. Caraca *Madre de Deus* pe care o capturează Clifford în 1592[32], ducînd-o apoi la Dartmouth, nu poate fi urcată, se pretinde, pînă la Londra din pricina pescajului său ridicat. Ea depășește 1 800 de tone, transportă 900 tone de mărfuri, plus 32 tunuri de fontă; poate primi 700 de pasageri. Lungimea sa este de 166 picioare, lărgimea, la a doua dintre cele trei punți, de 46 picioare și 10 degete: pescajul este de 31 picioare, are o chilă de 100 picioare lungime, catargul cel mare măsoară 120 picioare înălțime și 10 grosime. Admirația englezilor nu slăbește nici cînd, la 15 septembrie, este publicată interminabila listă a mărfurilor sale puse la licitație. Patruzeci de ani mai tîrziu, portughezii mai construiesc încă nave de o asemenea importanță. Un călător[33] admiră în 1634 o caracă de 1 500 *toneladas* în construcție în portul Lisabonei. „Portughezii, povestește el,

aveau obiceiul altădată să construiască nave mai multe și cu un tonaj mai mare. Cantitatea de lemn care se întrebuința la ele era fantastică așa încît o pădure de mai multe leghe nu ar fi fost suficientă nici pentru două nave. Construirea uneia dintre ele reclamă munca a 300 de oameni care totuși abia o terminau într-un an; cuiele și alte articole din fier cîntăreau pînă la 500 de tone. Caracele erau altădată de 2 000—2 500 tone. Pentru catarg, alegeau opt pini dintre cei mai înalți și îi uneau într-un singur trunchi cu cercuri de fier. La bord, echipajul era de 400 de oameni".

Chiar și în 1664, în a sa *Geographia Generalis,* Varennius le recunoaște ibericilor cele mai mari nave: *Hodie maximae sunt naves Hispanorum seu Lusitanorum quas vocant carracas**[34]. Dar la această dată, 1664, de multă vreme vasele grele pierduseră partida în fața navelor ușoare ale olandezilor.

Cu începere din secolul al XVI-lea acești giganți au fost mai puțin numeroși și corăbiile ușoare s-au înmulțit în jurul lor. Această a doua imagine trebuie să ne rețină atenția. Navele marilor aventuri ale englezilor din secolul al XVI-lea, ale călătoriilor de explorare sau ale incursiunilor piraterești au foarte adesea mai puțin de 100 de tone[35]. În 1572, Drake se află la bordul corăbiei *Pasca,* navă cu o capacitate doar de 70 tone[36], *Primrose* din Londra în 1585[37] are un deplasament de 150 de tone. În 1586 cele trei corăbii ale lui Cavendish au, respectiv, 140, 60 și 40 de tone[38]. În 1587 Spania este informată despre 14 nave engleze aflate pe malurile Tamisei. Ele au deplasamente între 80 și 100 de tone[39]. În 1664, Franța mai poseda încă, în total, cîteva mii de nave cu capacități mai mari de 30 de tone, dintre care 400, cu abia ceva mai mult de 100 și numai

---

* Astăzi, cele mai mari sînt navele spaniolilor sau portughezilor care se cheamă carace (lb. lat. — N. tr.).

60 cu mai mult de 300[40]. În esență, legăturile maritime ale Franței în direcția Mării Baltice sînt asigurate de vase între 30 și 50 de tone. În secolul al XVI-lea, la fel ca în secolul al XVII-lea, mările și oceanele sînt populate de corăbii mici. Din 1560 pînă în 1600, potrivit studiilor și calculelor lui Baasch, arsenalele din Lübeck vor construi 2 400 de nave; tonajul lor mediu este de 60 *Lasten,* adică 120 de tone[41]. Și totuși cunoaștem nave mari la Lübeck: *Marea Barcă,* proprietar „Roqueresbart“, de 600 de tone, se află spre primăvara anului 1595 în golful Cadiz; *Joshua,* de 300 tone, este ancorată, în același timp la San Lucar[42]. Orașele hanseatice trimiteau pînă în Spania nave mari pe care sevillanii le închiriau sau le cumpărau pentru călătoriile lor în Lumea Nouă, iar portughezii, pentru călătoriile în Brazilia sau Oceanul Indian. *Filibote la Esperanza,* de 160 de tone din Hamburg, patron Jean „Neve“, înarmată cu 20 de tunuri, în trecere prin Cadiz la martie 1595, era destinată Braziliei pentru *contratadores de la provision de la frontera de la corona de Portugal*[43].

Dar media pe care o dă Baasch, 120 de tone, indică existența, alături de marile nave, a unei întregi mulțimi de corăbii mici pe care nu le înspăiminta călătoria din Spania. Un recensămînt din 1538 furnizează o listă de 40 de nave, bărci și șalupe, în momentul în care, în porturile Asturiei media lor se stabilizează la 70 tone[44]. O statistică[45] a navelor străine sosite în Andaluzia, în anii 1577, 1578 și 1579 ne transmite cifra anuală de 800 nave, cu o capacitate totală de 60 000 de tone, adică o medie unitară modestă de 75 de tone.

Prin forța lucrurilor, cifrele sînt mai ridicate cînd este vorba de navele mari rechiziționate pentru transporturile militare, ca, de exemplu navele pe care le recenzează în 1595 trei liste întocmite în porturile San Lucar și Cadiz. Pentru un prim lot de 28 de nave, inventariat la
 29 martie 1595[46], tonajul mediu este în jur de

200 de tone; pentru un al doilea lot de 37 de nave recenzate la 3 august și în care figurează, în parte sau în totalitate, navele lotului precedent[47], tonajul global este de 7 940 tone, artileria se ridică la 396 tunuri iar echipajele la 665 oameni. În medie, așadar, fiecare navă are un deplasament de 214 tone, duce 10 piese de artilerie și numără un echipaj de circa 20 de oameni (mai exact, 18). Simplificînd, să spunem că un tun este echivalent cu 20 de tone, iar un echipaj, cu 10 tone. Pentru ultimul lot de 54 de nave[48], tonajul global este de 8 360 tone, adică pe unitate, de 154 tone, tonaj mai coborît nu pentru că este vorba de un transport de toamnă, ci pentru că lista cuprinde, de astădată, toate navele intrate, *urcas* — hurce —, nave mari de tip nordic, ca și micile corăbii pe care textul le numește, curios, *filibotes* (din aceeași familie de cuvinte cu *filibustar*, a face piraterie, și cu cuvîntul francez *flibuster: Cîinele de aur* din Stockholm de 80 tone, *Fortuna* din Dunkerque, *Sfînta Maria* din Stockholm, *Sfîntul Petru* din Königsberg, *Caritatea* din Dunkerque, *Vînătorul*, din Stockholm, pentru a nu cita decît primele înscrise pe această listă a navelor din nord, din Norvegia, Danemarca, din orașele hanseatice, din Țările-de-Jos, rămase fidele, și care la Sevilla și în diferite porturi anexe au înlocuit, după 1586, navele engleze și olandeze — pe care Regele Catolic nu le mai vrea în porturile Peninsulei — încărcate cu pînze, lemn, bîrne, scînduri, grîu . . . Și care, pentru a evita supravegherea engleză din Canalul Mînecii, ocolesc uneori Scoția prin nord.

Dar o dată gonite din Peninsulă, navele olandeze și engleze au făcut piraterie cu o violență sporită de la un capăt la altul al Oceanului, jefuind țărmurile slab apărate, atacînd marile, enormele nave spre Indii. În aceste lupte, pigmeii triumfă adesea, datorită rapidității lor mai mari, stabilității mai bune pe apă și în vînt și, de asemenea, datorită artileriei căci, cum va 

explica mult mai tîrziu un contemporan[49] al lui Richelieu, (1626), contrar față de ce se întîmpla cîndva, astăzi un vas de 200 de tone poate „duce tunuri la fel de mari ca un vas de 800 . . .": această invenție „chintesența mării" permite navelor mici, la fel ca unor insecte, să copleșească prea marile și prea lentele nave ale ibericilor. Îndată ce cuceresc vreuna dintre aceste fortărețe plutitoare, după ce au prădat-o complet, îi dau foc. Ce-ar putea face cu ea în incursiunile lor rapide? Consultat în 1594, prințul Giovanni Andrea Doria dă sfatul să se folosească, pentru flotele din Indii, pe viitor nave mai ușoare și mai rapide[50]. Amiralitatea spaniolă, instruită prin experiența proprie, chiar înainte de capturarea navei *Revenge* în 1591[51] s-a preocupat, fără îndoială, să construiască corăbii mai ușoare. Lippomano afirma acest lucru în raportul său către Senatul venețian în 1589 și al cărui rezumat este trimis de ambasadorul spaniol lui Filip al II-lea[52]: „Regele Catolic este hotărît să continue războiul cu Anglia cu speranța de a-i ușura ducerea la bun sfîrșit reparînd greșelile trecutului, construind nave mai mici, mai bine adaptate pentru Ocean, înarmate cu tunuri mai lungi și mai ușoare". „Nave mai mici și mai bine adaptate pentru Ocean . . ." Filip al II-lea a subliniat cuvintele raportului și a adăugat pe margine: „Cred că se procedează invers și va fi bine să se reanalizeze de către Pedro Monendez Marquez". Așadar, dacă problema nu este rezolvată imediat după dezastrul Invencibelei Armada, ea era totuși semnalată la nivel înalt.

Pe plan comercial, evoluția este aceeași: navele mici le înlătură pe cele mari, în mod pașnic sau prin violență. În august 1579 „Govierno" din Biscaya — un stat foarte mic, dar larg deschis către Ocean — discuta despre acest lucru[53]. Vechi reglementări stabilesc aici un drept preferențial pentru încărcăturile navelor mari în detrimentul celor mici și în avantajul navelor naționale în raport cu

cele străine; de aici, se naște în *Govierno* o destul de lungă dezbatere. Este prilejul pentru noi să aflăm că tot fierul din Biscaya este transportat pe nave mici, că acestea pot îmbarca sau debarca acolo unde cele mari nu pot avea pretenția să intre, în *muchos puertos de Francia y Galicia por ser pequenos y de poco agua**[54]. Cu navele mari, plecările întîrzie, căci acestor mastodonți trebuie să li se facă plinul... În schimb, corăbiile mici asigură plecări mai frecvente. Ele fărîmițează riscurile. Apoi navele mari rezervă surprize neplăcute. După o asemenea surpriză, un secretar al Senioriei, Marco Ottobon, care închiriază în vara lui 1591 nave la Danzig pentru a duce grîu la Veneția, acordă preferință navelor de 120—150 *lastri* (240—300 tone) „al căror număr este mare; ele încarcă puțin dar, în consecință, grăunțele riscă mai puțin să se strice pe drum... și nefăcînd asigurare, eventualele pierderi vor fi mai mici[55]. Mai ales *questi vasselli di mediocre grandezza espediscono piu presto il viaggio che li grandi*[56], efectuează mai repede călătoria decît cele mari. În sfîrșit, un amănunt care contează, grîul se poate încărca direct în buncăre, pînă la *rifuso*, ceea ce evită necesitatea de a cumpăra saci sau butoaie... Într-adevăr, cîte avantaje![57]

## *În Mediterana*

Acesta este adevărul Atlanticului. L-am fixat pe îndelete, era nevoie să facem astfel, căci el luminează istoria transporturilor din Marea Interioară, îi prefigurează sau îi confirmă evoluția.

---

* [în] multe porturi din Franța și Galicia deoarece sînt mici și nu au nevoie de apă adîncă (lb. span. — N. tr.).

Pentru ca problema să fie mai simplă, să dăm la o parte, încă de la început, o revoluție tehnică ce interesează mai ales Veneția, căci Veneția este Veneția și importanța ei este mare. *Galionul,* care nu era lipsit de concurenți puternici nici în secolul al XV-lea, ajunge *practic* să fie eliminat în cursul primilor treizeci de ani[58] ai secolului următor de corabie: impunătorul cargou a înlocuit lunga și puternica navă cu vîsle nu fără ca aceasta să se fi menținut timp îndelungat datorită unor cauze, de altfel, greu de înțeles. Galioanele pentru Beirut rămîn pe vremea lui Bandello[59] un element caracteristic al vieții venețiene. Ele asigură legătura cu Africa de nord pînă în 1532, cu Egiptul[60] cel puțin pînă în 1569 cînd două galioane fac drumul către Alexandria și Siria[61]. La sfîrșitul secolului galionul era încă folosit între Veneția și Spalato[62] ca urmare a interesului pe care și-l păstra pe această scurtă distanță, o navă cunoscîndu-și drumul, aptă, prin mijloacele sale de la bord, tunuri și oameni, să depășească impedimentele incursiunilor uscocilor.

Mai întîi galionul a cedat locul navelor mai mari decît el și care au ocupat timp îndelungat prim-planul scenei, menținîndu-se în preajma a 600 de tone[63], deopotrivă pentru transportul vinului în Anglia, al grîului și sării în Marea Interioară sau pentru călătoriile în Siria.

În 1525 ambasadorul venețian Navagero călătorește între Genova și Spania pe o navă genoveză nouă, cu un deplasament de 15—16 000 cantari, adică (1 cantar = 89 kg) de 1 300—1 400 tone[64]; în 1533 o navă ragusană de 1 200 *botte* (600 tone) este capturată, apoi eliberată de turci în portul Chios[65]; în 1544 „cea mai mare navă din Mediterana" (pretenția nu este neapărat justificată) arde în portul Messina; și ea are o capacitate de 1 200 *botte*[66]; la 8 martie 1565, în portul Alicante este rechiziționată o importantă navă venețiană. E o construcție de 6 500 *salme* (adică, rotunjind,

975 tone) care duce la bordul său 60 de piese de artilerie[67]. În același timp, erau rechiziționate un cargou genovez de 450 tone și unul portughez de 225[68]. O serie de înregistrări ale navelor, mai ales noi[69], în registrele *Sommaria* la Neapole valabile pentru anii 1561, 1568, 1569 ne furnizează șapte tonaje (dintre care cinci de nave ragusane). Iată-le în ordine descrescîndă în tone: 1 000, 700, 675, 450, 300, 270, 190. În 1597 lista corăbiilor din portul Livorno[70] dă următoarele tonaje: pentru o corabie marsilieză, care se întoarce la Veneția și trebuie să încarce aici mătase, 90 tone; pentru o hurcă avînd destinația Neapole, 195; pentru o corabie venețiană, 165; pentru o alta spaniolă, care se îndreaptă spre Alicante, la fel, 165; în sfîrșit, pentru o corabie ragusană, *Santo Spirito e Santa Maria di Loreto*, căpitan Antonio di Veglia, care merge la Genova pentru a descărca sare și lînă, 1 125 tone. În 1583, în flota pe care marchizul de Santa Cruz o conduce spre Alpi, se află trei corăbii catalane de 733 tone fiecare, șapte ragusane de cîte 725 tone, patru venețiene de 586, două genoveze de 449 (aceste cifre reprezintă medii obținute din totalul dat pentru fiecare dintre grupe[71]. În 1591 se menționează despre o corabie ragusană de 375 tone[72], iar în 1593, despre alta de 450 tone, construită la Antibes[73]. În portul Cartagenei, în octombrie 1596, intra o navă ragusană de 750 tone[74], încărcată cu praf de pușcă și fitile de archebuze; în același an, turcii revînd ragusanilor o corabie capturată cu un an înainte de Cigala, de 350 *botte* (adică de aproximativ 175 tone) pentru suma de 60 000 aspri[75]; în 1599 la Trapani staționează o navă ragusană de 240 tone[76] și în 1601 încă una de 600 tone, încărcată cu sare, *Santa Maria di Montenegro*[77].

Iată-ne destul de departe de cifrele record din secolul al XV-lea. O criză a marilor nave este evidentă la Veneția, la Ragusa[78], de-a lungul întregii Mediterane unde se afirmă șansa

corăbiilor mici. La Veneția, într-adevăr, o dată cu creșterea prohibitivă a prețurilor, construirea vaselor mari devine inaccesibilă particularilor după 1573, la ieșirea din criza războiului cu turcii. Un document oficial precizează această situație[79]: „din 1573 pînă astăzi (4 noiembrie 1581) prețurile tuturor lucrurilor au crescut atît de mult, după cum știe fiecare, încît nimeni nu se mai aventurează, decît foarte rar, să construiască nave mari; în prezent nu mai avem din acestea decît șapte". De atunci, construirea corăbiilor mari nu a putut continua decît cu ajutorul subvențiilor din partea statului, subvenții care nu încetează să crească; ele erau de 2 700 ducați pentru navele de peste 500 *botte;* în 1581 ajung la 3 500, mai tîrziu la 4 000, 4 500 acoperind, cînd e vorba de nave de 400 tone, prețul construcției. După anii 1599, pentru navele de 800—1 000 *botte* subvențiile urcă pînă la 6, 9, 10 000 de ducați[80]. Este criza de la sfîrșitul secolului despre care am vorbit ... La Candia se înregistrează o criză analoagă, spune proveditorul Foscarini la ieșirea din funcție, în 1577[81]. Odinioară, can-

Tonaje medii de nave recenzate sau rechiziționate în porturile Spaniei între 1551—1554

| Porturi | date | Număr de nave | Tonaj unitar în tone |
|---|---|---|---|
| Cadiz[82] — expediție spre Alger | 27 iunie 1541 | 12 | 170 |
| Cadiz și Sevilla[83] expediție spre Alger | iulie 1541 | 52 | 202 |
| Málaga[84] — expediție spre Alger | 14 septembrie 1541 | 24 | 170 |
| Cadiz San Lucar, Puerto de Santa Maria[85] | 1550 (probabil 1541) | 27 | 190 |
| Sevilla[86] (las naos que estan en el rio de Sevilla) | aprilie 1552 | 23 | 267 |
| Toate porturile din Guipuzcoa și Biscaya (nave noi)[87] | 1554 | 31 | 237 |

dioții navigau pe galioane impunătoare cu vele latine; *erano scuole, nelle quali si facevano de' buoni marinari*, în acele „școli" se puteau forma marinari destoinici, capabili să manevreze galere, nu aceste *navili* care s-au introdus, *navigando alla vela quadra*.

Astfel de nave mărunte nu apar doar în Candia; ceva mai devreme sau ceva mai tîrziu le vom descoperi pe întreaga întindere a mării, precum acele *vascelii quadri* din Livorno, în secolul al XVIII-lea al căror mare specialist era un căpitan englez, Roberto Torton[88]. Niciodată absente din rețeaua comercială a mării, ele au luat, potrivit fiecărei regiuni, formele cele mai diverse. În Marea Adriatică triumfă *marcilianele*, eliminînd acele galioane mici, numite *grippi*, care în 22 de zile, în timpul lui Sanudo[89] aduceau la Veneția vinul nou din Candia, sau *marani* care la început, în secolul al XV-lea transportau lemne de foc și piatră din Istria fiind apoi folosite pentru itinerare dintre cele mai lungi. *Marcilianele* sînt mai pîntecoase decît corăbiile celelalte, dar cu aceeași velatură; pupa este pătrată, prora foarte rotunjită. Din 1550 ele participă la comerțul din Apulia (ulei, grîu). Cu un tonaj redus, ele acaparează traficul din Marea Adriatică la sfîrșitul secolului al XVI-lea, apoi se întind dincolo de marea strîmtă, către insulele Veneției ... În 1602 Veneția dispune de 78 de *marciliane*, unele cu patru catarge, atingînd pînă la 140—150[90], sau 250[91] de tone. Semn caracteristic, ducatul Ferrarei care nu are porturi accesibile decît pentru *marciliane*, nu se preocupă să le mărească[92]. Senioria va ridica totuși „din 1589[93], unele obstacole în calea acestor corăbii și le va interzice în 1619 să meargă pînă la Zante ... Dintr-o dată numărul lor scade la 38 în 1619[94], dovadă că Veneția s-a încăpățînat să păstreze corăbiile de mare tonaj în ciuda tuturor. În 1630—1632, Stochove, în călătoria sa prin Levant, încă mai vorbea despre navele comerciale ale Veneției[95] „atît de grele și de 

prost construite că nu puteau naviga cu un vînt ușor, ceea ce le făcea să rămînă pe loc trei sau patru luni pînă să ajungă la Constantinopol. Dimpotrivă, vasele din Provence, sînt mici și ușoare așa încît cu cel mai ușor vînt nu pierd ocazia s-o pornească la drum ..."

Prosperitatea Marsiliei după 1570 se explică prin nenumărate cauze: afluxul pînă la ea al mărfurilor franceze, engleze sau germane pe drumul Ronului, dispariția concurenței venețiene între 1570—1573 în urma războiului cu turcii, privilegiile pe care i le procură, de bine de rău, relațiile cordiale cu Regele Prea Creștin, cu turcii și maghrebinii. Ea este datorată și fineței navelor din Marsilia și Provence — corăbii, galioane, tartane, saete sau *bărci*, cum le desemnează nomenclatura livorneză. Aceste nume nu trebuie să ne deruteze și nici cele de *corăbii* și *galioane:* o corabie, *Sainte Marie-Bonaventure,* din 1597[96] are un deplasament de 700 *cantari* (circa 60 de tone), o alta, tot *Sainte Marie-Bonaventure* (este numele cel mai întîlnit al vaselor marsilieze — 150 de tone. Nici acea corabie pe care o capturează Pedro de Leyva în mai 1596 la Trapani, *„inventaque sunt in ea coralla ... et alia"*[*97] nu este o corabie mare. Nu cunoaștem tonajul „galioanelor" marsilieze care fac negoț la Tripoli, în Siria, în 1591[98]: *La Trinité,* patron Nicolas Sicart (5 aprilie 1591), *La Foy,* patron George de Bellet (5 aprilie 1591) sau *Saint-Victor* care se încarcă la Alexandretta (7 mai 1594). Fără îndoială, nu sînt cîtuși de puțin comparabile cu acele glorioase galioane de altădată ale ducelui de Provence[99]. În 1612, un consul venețian în Siria vorbește despre vase marsilieze de 400 *botte* ...[100]. Adesea, spune un patron marsiliez, un asemenea vas nu este decît un *galeonetto* care transportă piei, bob, brînzeturi între Cagliari și Livorno[101]. Saetele

---

* descoperind că pe ea se află mărgean... și altele (lb. lat. — N. tr.).

marsilieze au, la acest sfîrșit de secol, o capacitate de la 30 pînă la 90 de tone[102]. Dacă în vara lui 1593, La Antibes, se construiește o corabie de 3 000 salme (450 tone), să notăm că ea este pe jumătate vîndută unui genovez, Giovanni Battista Vivaldo[103] ...

Căci, bărcile, tartanele, saetele, galioanele și galionetele, vasele și corăbiile Marsiliei au populat treptat toată întinderea mării. Nu există port în Africa de nord, în Spania sau în Italia ale cărui cheiuri să nu fie inundate de mărfurile lor numeroase. La Veneția, ele își impun serviciile din anii 1560. Pe întreg cuprinsul mării corăbiile mici navighează în flote atrăgîndu-și ura celor mari. Dacă în 1574[104], un vas de transport ragusan pune stăpînire pe o marsilieză, o jefuiește, o scufundă și-i îneacă echipajul, inclusiv musul, motivul, alături de dorința de cîștig, nu este oare, în egală măsură, și invidia? Căci negoțul marilor cargouri ragusane suferă din pricina crizei transporturilor. Ele străbat încă marea din Levant în Ponant, din Sicilia în Spania și la sfîrșitul secolului, tîrîndu-se pe urma armadelor lui Filip al II-lea, se aventurează și dispar în Atlantic. Trec însă zece, douăzeci de ani și Ragusa, la fel ca Veneția și chiar mai mult decît ea, se retrage în peticul pătrat al Adriaticii.

Toate acestea se desfășoară potrivit unor rituri care n-au nimic misterios sau excepțional. De fiecare dată, epoca și conjunctura sînt acelea care determină evoluția. Marsilia, la sfîrșitul secolului posedă corăbii multe, dar de mărime medie; or în 1526 într-o jalbă adresată lui Francisc I, ea declarase că portul său era echipat cu „vase mari, corăbii, galioane", destinate comerțului cu Siria, Egipt și Africa de nord[105]. Ea deci și-a schimbat orientarea în cursul secolului. Ragusa, care, după spusele unui martor, în 1574[106], are încă cele mai mari nave din Marea Adriatică, cînd renaște la o viață maritimă notabilă, după îndelungata eclipsă din secolul al XVII-lea, va arunca, în-

cepînd din 1734—1735, pe drumurile Adriaticii zeci și zeci de nave mărunte: corăbii, polacre, ambarcațiuni de pescuit; *marciliane*, feluci, vase pentru paza coastelor, *vachette*, *tartanelle*, *trabaccoli* ... Cum e și firesc, totul, nume, forme, instalații, tehnici, vase, s-a schimbat[107].

În fapt în secolul al XVI-lea corăbiile mici ies de pretutindeni ca niște fiice ale intensificării schimburilor comerciale. Sînt ușoarele corăbii din Arhipelagul grecesc ca și cele din Provence (nu numai din Marsilia), cele opt *caramusali* care plătesc taxa de ancorare la Veneția[108] în 1599 și dintre care cel puțin cinci sînt manevrate de proprietari din Métélin; sînt, de asemenea, navele venite din nord, *bertoni* cum li se spune adesea. Ele au pătruns în două valuri, înainte de 1550 și după 1570, cel mai curios fapt din istoria lor fiind întreruperea de douăzeci de ani între primul și al doilea suflu din secolul al XVI-lea.

Dar adevăratele dimensiuni ale acestor probleme nu se întrevăd decît încetul cu încetul. Toate elementele își au importanța lor: creșterea prețurilor, bunăstarea crescîndă, taxele de întoarcere, oscilațiile conjuncturale ... Astfel judecă un venețian[109] al cărui discurs îl avem fără să cunoaștem nici numele autorului, nici data exactă a documentului care, totuși, cu siguranță datează de la începutul secolului al XVII-lea. Evident, în fericitele vremuri de altă dată, cu oameni cumsecade *di modesto guadagno*, totul mergea de minune, spre deosebire de astăzi cînd fiecare este condus de interes: „ceea ce dobîndim astăzi pentru 100 de ducați, aveam altădată pentru 25“. Urmarea: s-a terminat cu marile nave venețiene; francezii, englezii, olandezii invadează portul *con loro navili minori;* ei plătesc mărfurile cu suprapreț, ruinează negoțul celorlalți. Măcar dacă ar putea fi goniți din Cipru ale cărui mărfuri, sare și bumbacuri înseamnă o salvare pentru lestul, *la savorna*, întoarcerilor! Ah, frumoa-
 sele timpuri ale navelor mari și ale călătoriilor

care se terminau în cinci luni...! Acest discurs, foatre prescurtat, reflectă modul în care un venețian putea, din interiorul orașului său, să resimtă pierderea pe care o suferiseră de curînd în Mediterana negoțul pe distanțe lungi, monopolul venețian și, de asemenea, creșterea generală a prețurilor care nu se mai întrerupsese de o vreme atît de îndelungată.

Dar în realitate, economia Veneției n-a decăzut în același timp cu marina sa. Iar sumedenia de ambarcațiuni mărunte care a invadat în secolul al XVI-lea Marea Mediterană este, dimpotrivă, un semn al bogăției ei, al posibilității sale de a-și oferi și de a plăti serviciile proletarilor Atlanticului. Vom reveni asupra acestei probleme importante[110].

**NOTE**

1. R. MANTRAN, *op. cit.*, p. 489.
2. S. SCHWEIGGER, *op. cit*, p. 241
3. B. M. SLOANE 1572, f° 50 v° și 51, 2 iulie 1633.
4. A.d.S. Venezia, Dispacci Spagna, P. Gritti către doge, Genova, 30 aprilie 1616.
5. R. P. BINET, *Essay des merveilles de nature et des plus nobles artifices*, Paris, 1657, p. 97.
6. După lucrarea încă inedită a lui ALVARO CASTILLO PINTADO.
7. Museo Correr, D. delle Rose, 217.
8. După Simancas, E° 160. Vezi mai departe p. 278. Cu titlu de curiozitate, dar de mare interes pentru istoria tehnicii, vezi A. DELATTE. „L'armement d'une caravelle grecque du XVI-e siècle, d'après un manuscrit de Vienne", în: *Miscellanea Mercati*, vol. 3, 1946, p. 490—508. Reprezintă un studiu al proporțiilor diferitelor părți ale vasului, în funcție de tonaj. Îi sînt îndatorat lui Hélène Bibicou pentru traducerea acestui text dificil.
9. Simancas, Guerra Antigua, XX, f° 15, 15 septembrie 1541. Pentru fiecare cal transportat este necesară o capacitate în jur de cel puțin douăzeci de tone.
10. Thomas PLATTER, în: *Felix et Thomas Platter à Montpellier*. Montpellier, 1892, p. 303.
11. După Louis DERMIGNY, *La Chine et l'Occident. Le Commerce à Canton au XVIII-e siècle, 1719—1833*, Paris, 1964, vol. 1, p. 202 și urmă-

toarele, p. 212, 213. Tonajul marilor *Indiamen* rămîne sub 2 000 de tone. *Hindustan,* în 1758, are oficial un tonaj de 1 248 tone și deplasează în realitate 1 890; vol. 1, p. 202 și următoarele, p. 212 și 213.

12. A.d.S. Venezia, Senato Mar, 6 f° 185, 30 iunie 1460.
13. B. N. Paris, Ital., 1734, f° 109, J. A. Venier către doge, Rouen, 22 februarie 1532, copie.
14. Jacques HEERS, *Gênes au XV-e siècle. Activité économique et problèmes sociaux,* Paris, 1961, p. 278.
15. Textul nostru utilizează primele capitole din lucrarea inedită a lui ALBERTO TENENTI și CORRADO VIVANTI despre sistemul venețian al galerelor *da mercato* care a servit drept bază pentru articolul: „Le film d'un grand système de navigation. Les galères marchandes venitienes XIV—XVI siècles", în: *Annales* E.S.C. XVI, 1961, nr. 1, p. 83—86.
16 G. LUZZATTO, *op. cit.*, p. 41, și următoarele.
17. *Ibidem,* p. 76.
18. A.d.S. Notatorio di Collegio, 355, f° 104 v° 1 decembrie 1449. La fel în această serie: 372, f° 108 v°, 12 aprilie 1450 (915, 1150, 1100 *botte);* 97, f° 29 v°, 11 iunie 1461, (2 500 *botte);* 343, f° 87, 18 februarie 1471; 368, f° 96, 8 iunie 1471 (o corabie nouă de mai mult de 1000 *botte).*
19. A.d.S. Mantova, Archivio Gonzaga, seria E, Venezia 1433, G. Brognolo către marchizul de Mantova, Veneția, 7 august 1490.
20. *Op. cit.*, vol. 1, p. 684, 26 iunie 1497; p. 802—803, octombrie 1497.
21. *Ibidem,* vol. 2, p. 1244 și următoarele. O listă analoagă: Museo Correr, D. delle Rose, 154, f° 69, 1499.
22. Situația este întocmită la Málaga în iulie 1541. Simancas, Guerra Antigua, XX, f° 10.
23. Louis DERMIGNY, *op. cit.*, vol. 1, p. 202 și următoarele.
24. A.d.S. Venezia, Senato Mar, 4 f° 28 verso, 16 ianuarie 1451.
25. Museo Correr, D. delle Rose, 2509, 21 octombrie 1502, *in rogatis.*
26. *Op. cit.*, vol. 3, p. 413.
27. Huguette și Pierre CHAUNU, *Seville et l'Atlantique,* 1955, vol. 1, p. 127, nota 3 despre ordonanțele din 13 februarie 1552 și din 11 martie 1587; există limitări și în privința tonajelor maxime: 400 tone în 1547 și 550 în 1629 pentru navele mergînd în flotă.

28. J. KULISCHER, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*, 1928, (și tirajul al II-lea 1958), vol. 2, p. 385.
29. Albert GIRARD, *La rivalité commerciale de Séville et de Cadix au XVIII-e siècle*, 1932.
30. Barradas, în: BERNARDI GOMES de BRITO, *Historia trágico-maritima*, 1904—1905, vol. I, p. 221.
31. *Journal de voyage de... Zane* (1579) inedit, P.R.O. 30.25.156, fila 32 verso.
32. ALFRED de STERNBECK, *Histoire des flibustiers*, 1931, p. 158 și următoarele. Abatele PRÉVOST, *Histoire Générale des voyages*, 1746, vol. 1, p. 355. Acest fapt divers a inspirat oare amănuntul relativ la o caracă portugheză din nuvela *Spaniola englezoaică* din *Nuvelele Exemplare* ale lui CERVANTES?
33. B. M. Sloane 1572.
34. B. VARENIUS, *Geographia Generalis*, Amsterdam, 1664, p. 710.
35. V. G. SCAMMELL, „English merchant Shipping at the end of the Middle Ages: some East Coast Evidence", în: *The Economic History Review*, 1961, p. 334; în 1572 media era încă de 42 tone.
36. John HARRIS, *Navigantium atque itinerantium bibliotheca*, London 1746, vol. 1, p. 115.
37. R. HAKLUYT, *The principal Navigation, Voyages...*, vol. 2, partea a 2-a, p. 112—113.
38. John HARRIS, *op. cit.*, p. 23.
39. *La Armada Invencible* documente publicate de Henrique HERRERA ORIA, Valladolid, 1929, p. 24.
40. P. CHARLIAT, *Trois siècles d'économie maritime française*, 1931, p. XXX.
41. J. KULISCHER, *op. cit.*, vol. 2, p. 1572.
42. Simancas, E° 174.
43. *Ibidem.*
44. Simancas, Guerra Antigua, XI, s.f.; în (1538) *ibidem, f° 56, Relación de los naos y carabellas que se han hallado entrados los puertos deste reyne de Galicia*, informație despre ambarcațiuni încărcate cu sardine care merg la Cartágena și Barcelona, despre caravele portugheze, una dintre ele încărcată cu zahăr, cealaltă cu piei din Irlanda. În mijlocul acestor pigmei o caracă de 1000 de tone la Vivero *„que a comun opinion es el major navio que ay desde Levante à Poniente"*.*
45. Simancas, E° 160.
46. *Ibidem.*

---

* care după opinia comună este cea mai mare care merge din Levant în Ponant (limba spaniolă — N. tr.).

47. *Relacion de los navios q. se han detenido en la baya de Cadiz y puerto de San Lucar de Barrameda y de sus partes, bondad, gente de mar y artilleria en 29 de março*, 1595. Simancas E° 174.
48. *Relacion particular de los navios q. estan detenidos en los puertos de Cadiz, San Lucar, Gibraltar, Huelva.* Simancas E° 174.
49. *Relacion de las urcas y filibotes que han entrado en este puerto de San Lucar de Barrameda desde los 3 de octubre hasta los 21 del dicho de 1595 y en la baya de la ciudad de Cadiz y lo que viene en cada uno dellos*, Simancas E° 174.
50. Cavalerul de Razilly către Richelieu, Pontoise 26 noiembrie 1626, B.N. Paris, 9389, f° 66 v°.
51. CODOIN, vol. 2, p. 171, 12 mai 1594.
52. Nava capturată (Henri HAUSER, *Prepondérance espagnole* 1940, vol. 5 p. 148 și 154: R. HAKLUYT, *op. cit.*, vol. 5, p. 1. și următoarele) ar fi servit drept model spaniolilor. Afirmația este discutabilă pentru că *Revenge* se scufundă la puțin timp după capturarea sa în cursul unei furtuni (Garrett MATTINGLY în: *The American Historical Review*, 4, nr. 2, ianuarie 1950, p. 351). În orice caz, la o dată sau alta, la sfîrșitul secolului al XVI-lea există un transfer de tehnică engleză în Spania și, în general, în lumea mediteraneană. Armatori ragusani (Simancas, Contaduria Mayor de Cuentas, Segunda Epoca, 904, 20 februarie 1590) construiesc galioane de tip englez. *(Indice de la Colleccion de documentos de Fernandez de Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid, 1946, nr. 741). Documentul este datat greșit între 1570 și 1580. O dată mult mai tîrzie și mai exactă în: Gregorio de Oliste către Filip al II-lea, Neapole, 13 ianuarie 1604. Primul se ocupă energic de „*la fabrica de los 12 galeones que V.M. ma mando bazer mediante el asiento*". Simancas, Napoli, E° 1100, f° 8. Numeroase referințe în A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 14 (fos 229—233); 29 (fos 44—45); 30 (fos 31, 38—46, 49—53, 58—80, 158—159, 221—225).
53. Raportată regelui de Fco de Vera, Veneția, 29 iulie și 5 august 1589. A.N., K. 1674.
54. Fidel de SAGARMINAGA, *El Gobierno... de Viscaya*, 1892, vol. 1, p. 73
55. Antonio de Quintadueñas către Simón Ruiz, Rouen, 16 aprilie 1565, citat de Henri LAPEYRE, *Une famille de marchands, les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, 1955, p. 212, nota 169.

56. Raport final al lui Marco Ottobon la întoarcerea sa din Denzig, 1591, referinţă mai înainte, p. 173, nota 10.
57. *Ibidem*, scrisoare către Proveditori alle Biave, Danzig, 7 iulie 1591.
58. Despre toate aceste probleme — tonaje, construcţii „à carvel" şi „à clin", numele corăbiilor şi ambarcaţiunilor mijlocii — vezi paginile şi notele lui Henri Lapeyre, *op. cit.*, p. 206 şi următoarele.
59. Frederic C. LANE, *Venetian Ships and Shipsbuilders of the Renaisance*, 1954, p. 27.
60. *Op. cit.*, vol. 6, p. 71.
61. Pînă în 1564, ne spune Frederic C. LANE, „The Medit. spice Trade", în: A.H.R., vol. 45, p. 581.
62. J. Lopez către rege, Veneţia, 2 iulie 1569, Simancas Eo 1326.
63. Dr. Jules SOTTAS, *Les Messageries maritimes à Venise aux XIV-e et XV-e siècle*, 1936, p. 136.
64. F. C. LANE, *op. cit.*, p. 47.
65. NAVAGERO, *op. cit.*, p. 1.
66. S. RAZZI, *La Storia di Ragusa*. 1903, p. 128.
67. *Ibidem*, p. 156.
68. 8 martie 1565, Simancas E°. 486.
69. *Ibidem*.
70. A.d.S. Napoli, Sommaria Partium: 540, f° 51; 546, f° 229 v°; 559 fos 267 vo şi 258; 560; fos 73, 115 v°, 185, 562, fos 55 v°, 237 v°; 561, f° 101 vo; 594, fo 28 vo (corabia de 1000 de tone, 800 *carri*, se află în construcţie la Ragusa); 595, f° 161 v° şi 162.
71. 6 mai 1579, A.d.S. Firenze, Mediceo 1829, f° 67.
72. A.d.S. Venezia, Senato Dispacci Spagna, Zane către doge, 15 iulie 1583. Cifrele se regăsesc şi în Museo Correr, D. delle Rose, 154, f° 101.
73. 31 mai 1591, Arhivele Ragusei, Diversa de Foris, V, f° 15.
74. 2 iunie 1591, A. Civico, Genova, Consolato Francese, 332.
75. Miguel de Oviedo către rege, Cartagena, 19 octombrie 1596, Simancas, E° 176.
76. 4 martie 1596, Arhivele Ragusei, D. de Foris, VIII, f° 25 v°.
77. Trapani, 10 mai 1699, Arhivele Ragusei, D. de Foris, VIII f° 25 v°.
78. Ducele de Maqueda, viceregele Siciliei către Jurados din Trapani, 21 august 1601, Arhivele Ragusei, D. de Foris, f° 203 şi 203 v°. Navă de 4000 *salme*.
79. Iorjo TADIĆ, scrisoare din 7 noiembrie 1963.
80. A. d. Venezia, Capitolari, II C 112, 4 noiembrie 1581, citat de G. Luzzatto în *Per la storia*

*delle costruzioni navali a Venezia nei secoli XV e XVI*, în: *Miscellanea di studi storici in onore di C. Manfroni*, Venezia, 1925, p. 397.
81. G. LUZZATTO, *op. cit.*, p. 392 și următoarele.
82. V. LAMANSKY, *op. cit.*, p. 560.
83. Simancas, *Guerra Antigua*, XX, f° 13.
84. *Ibidem*, f° 10.
85. *Ibidem*, f° 15.
86. *Ibidem*, f° 9.
87. *Ibidem*, XLVI, f° 204.
88. *Ibidem*, LIII, f° 208.
89. Giuseppe VIVOLI, *Annali di Livorno*, Livorno, 1842, vol. 3, p. 425.
90. *Diarii*, vol. 53, p. 522.
91. După Auguste JAL, *Glossaire nautique*, 1848.
92. F. LANE, *op. cit.*, p. 53; CASONI, Forze militari, în: *Venezia e le sue lagune* 1847, p. 195.
93. Alfredo PINO-BRANCA, *La vita economica degli Stati italiani nei secoli XVI, XVII, XVIII, secondo le relazioni degli ambasociatori veneti, Catania, 1938, p. 209.*
94. 4 noiembrie 1589, Consiglio dei Pregadi, A.d.S. Venezia, busta 538, f° 884.
95. F. LANE, *op. cit.*, p. 52. nota 52, p. 53, nota 57.
96. *Voyage du Levant*, p. 25.
97. Pierre GRANDCHAMP, *La France en Tunisie à la fin du XVI-e siècle* 1920, p. 88.
98. B. Com. Palermo, 3 Qq D 77 nr. 9, 26, 32.
99. A. Com. Marsilia, seria HH, neclasată.
100. Sau cu acel galion marsiliez de 450 tone care, în 1561, călătorește de la Constatinopol încărcat cu alaun, și ajunge la Chios. Informație din Levant, 12—14 aprilie 1561, Simancas E° 1051, f° 55.
101. A. Civico Genova, septembrie 1594, Consolato Francese, 332. Despre micimea vaselor marsilieze, vezi recensămîntul „delle saettie francese“ sosite la Veneția între 1581—1585, A.d.S. Senato Terra 96. În total sînt înregistrate 37 de sosiri: 6 în 1581, 9 în 1582, 7 în 1583, 9 în 1584, 6 în 1585. Cea mai mare corabie are un deplasament de 164 *botte* (aproximativ 82 de tone) și cea mai mică de 54 *botte* (circa 27 tone). Am lăsat la o parte patru nave a căror capacitate este dată în *stara (440, 440, 460,* 305). Media pentru celelalte 33 se stabilește puțin peste 90 *botte*, adică 45 de tone.
102. 14 februarie 1590, vezi P. GRANDCHAMP, *La France et Tunisie à la fin du XVI-e siècle*, 1920, p. 30—31.
103. 6 august 1596, *ibidem*, p. 81.
104. Vezi mai departe vol. 2, p. 193, nota 3.
105. *Histoire du Commerce de Marseille*, vol. 3, p. 193.

106. P. LESCALOPIER, *op. cit.*, p. 26.
107. Josip LUETČ, *O pomortsvup Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću* Dubrovnik. 1959, p. 190.
108. Museo Correr, D. delle Rose, f° 217.
109. *Ibidem*, f° 8 şi următoarele.
110. Vezi mai departe p. 587 şi următoarele.

## 3. FUNCŢIILE URBANE

Oricît ar fi de prestigioase, oraşele lumii mediteraneene sînt supuse, ca toate celelalte, aceloraşi simetrii. La fel ca în alte părţi, ele trăiesc din exploatarea unui teritoriu prin reţelele de drumuri, prin folosirea anumitor mijloace de transport, prin adaptări succesive şi prin evoluţiile lor lente sau bruşte. Aidoma unor stupi ele roiesc pînă departe, foarte departe. Iată, de pildă, un ragusan la Potosi, un altul la Diu[1] şi alte mii împrăştiaţi prin toată lumea. Un proverb spune, şi nu greşeşte, că în oricare punct al universului există totdeauna un florentin. Sau iată un marsiliez în Transilvania[2], veneţieni la Ormuz[3], genovezi în Brazilia . . .[4].

### *Oraşe şi drumuri*

Nu există nici un oraş fără comerţ şi fără drumuri căci ele se întreţin din agitaţie. Sufletul Constantinopolului este bazarul[5] cu cele patru porţi de acces, marile sale bolţi de cărămidă, cu mărfuri ieftine şi mărfuri preţioase şi cu negoţul său de oameni palpaţi ca animalele la tîrg, cumpărătorii scuipîndu-i în obraz, apoi frecîndu-i ca să vadă dacă negustorii nu cumva i-au fardat[6]. Nu are importanţă dacă bazarul se află în centrul aglomeraţiei — şi în acest caz situat în partea cea mai joasă a oraşului, ca şi cum totul ar trebui să se reverse în el în mod natural — sau în afara aglomeraţiei, ca în zona dinarică a colonizării turceşti, unde toate oraşele — Mostar, Sarajevo etc. — sînt „exobazare"[7], sau cum era pînă de curînd Tangerul[8]. Oricare i-ar fi amplasarea sau forma, un bazar, o piaţă, un oraş înseamnă concentrarea unei circulaţii variate. La Alger, măgăruşii încărcaţi cu lemn, încovoindu-se sub povară, vin din

 apropiatul Atlas pentru a ajunge la Bab-el-

25. MARELE BAZAR DIN ISTANBUL, SECOLELE XVI—XVII

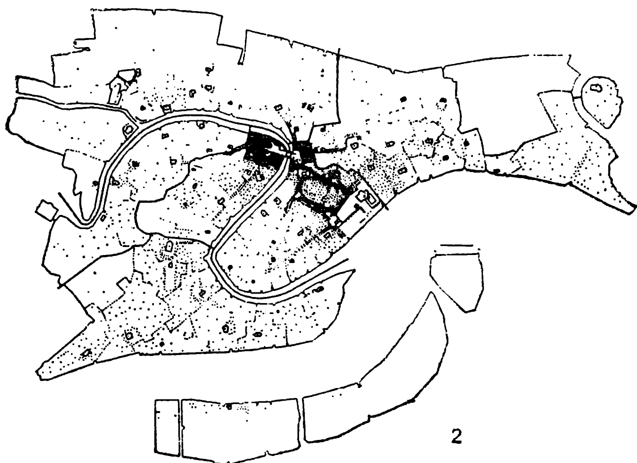
**Marele bazar este centrul activităților comerciale din Istanbul, situat aproape pe același loc cu Marele Bazar de astăzi. El cuprinde mai întîi două *Bedestene*-uri (cuvîntul reprezintă o deformare din Bezzazistan, de unde expresia frecventă de Bazestan, cu toate variantele ortografice care le ghicim; rădăcina cuvîntului este *bez*, pînză și desemnează, în principiu, bazarul negustorilor de pînzeturi). Vechiul *Bedesten* a fost construit de Mahomed Cuceritorul, după luarea Constantinopolului. Este alcătuit dintr-o clădire centrală, cu patru porți și două străzi principale în interiorul căreia se citesc aceste cuvinte: piață de bijuterii. Noul Bedestan este Sandal Bedesteni (*Sandal* = mătăsică). În preajma acestor două construcții masive se află o serie de străzi comerciale și meșteșugărești. Liniile mai groase desemnează drumul *hanurilor*. Acestea sînt antrepozite controlate îndeaproape pentru aprovizionarea seraiului și a orașului. Negustorii angrosiști își pun aici în vînzare cu amănuntul mărfurile lor. Planul a fost desenat de Osman Ergin (1945) și a fost reprodus de Robert MANTRAN în cartea sa citată adesea de noi în legătură cu Istanbulul.**

Oued, poarta nordului[9]; cămile din Mitidja sau din întinsul sud african, se odihnesc lîngă Bab-Azoun, poarta meridională; vase de pirați sau negutătorești, forfotesc în port încărcate cu unt rînced din Bône, pînzeturi, stofe și lemn, din Marsilia, ulei din Djerba, parfumuri din Spania, ca să nu mai vorbim despre mărfurile creștine, prădate de pe întreg cuprinsul mării, sau de banii răscumpărărilor, veniți din Valencia, Genova și de pretutindeni. Toate acestea ali- 

mentează Algerul, îl întăresc. Fiecare oraș este făcut din astfel de circulații pe care le absoarbe, le oprește în folosul său și apoi le relansează. Imaginile evocatoare ale vieții sale economice sînt animația, drumurile, călătoriile sau chiar polițele pe care autorii din secolul al XVI-lea le cumpără cu navele sau cu încărcăturile lor, plutind cu mai multă sau mai puțină siguranță — de unde, rezultă acel *agio* care este o asigurare maritimă, zic ei, raportată la riscul întîmpinat.

Dacă sînt stînjenite în relațiile lor rutiere, orașele mor sau lîncezesc. Așa se întîmplă cu Florența în 1528, cînd legăturile sale spre sud sînt tăiate după devastarea Romei în 1527. Ea pierde în fiecare săptămînă cei 8 000 de ducați care-i erau asigurați de clientela romană, și cei 3 000 procurați de achizițiile Neapolelui[10]. Nenorocirile vin și dinspre nord, unde, din pricina Genovei, îi sînt tăiate toate drumurile în direcția Franței, și din cauza Veneției, drumurile spre Germania. Atunci Florența este obligată să-și micșoreze producția de *panni garbi*[11], *o fini, o d'oro,* să recurgă la drumuri ocolitoare de contrabandă pentru a continua să supraviețuiască și să exporte pe calea mării, către Franța și Lyon, dincolo de Asola, Mantova sau Triest, iar pe uscat, către Germania. Superioritatea statelor teritoriale întinse constă în posibilitatea lor de a reuși, să blocheze după plac sau să stînjenească relațiile orașelor și să compromită de la distanță echilibrul acestor vieți complicate. Genova acuză Franța că îi ajută pe corsicanii revoltați, dar, scrie Fourquevaux în februarie 1567, agasat de aceste acuzații, dacă Franța ar vrea să aducă daune Genovei, ar avea ea nevoie de asemenea acțiuni indirecte? I-ar fi suficient să interzică, la ea acasă, în liniște, folosirea mătăsurilor și a altor mărfuri genoveze și să nu permită provensalilor să facă negoț cu Genova și țărmul acesteia pe care ei îl aprovizionează cu grîu și vin[12]. În 1575, în timpul
 tulburărilor din Genova, una dintre primele




26. CENTRUL VENEŢIEI

**1 Populaţia în 1586. Fiecare punct reprezintă 10 locuitori**
**2 Prăvăliile din 1661. Un punct reprezintă o prăvălie**

**Cele două hărţi sînt extrase din lucrarea lui D. BELTRAMI, *Storia della popolazione di Venezia . . .*, 1954, p. 39 şi 53 şi pun una şi aceeaşi problemă: aceea a organizării unui spaţiu urban. Pentru a se orienta cititorul va recunoaşte în primul rînd Marele Canal prin mijlocul căruia trece linia care divizează diferitele cartiere din Veneţia; apoi micul pătrat care reprezintă podul Rialto, singurul care trece peste Marele Canal; piaţa San Marco; către nord-vest pata albă care reprezintă Arsenalul; către sud, insula San Giorgio şi**

griji ale Spaniei, care se teme de alte lucruri și mai rele, este să-i închidă grînarul sicilian[13].

Prin intermediul drumurilor, toate bunurile materiale sau imateriale, ajung în orașe. Am spune acest lucru despre Augsburg, jumătate german, jumătate italian. Din punct de vedere arhitectural el are o parte genoveză și una venețiană, aceasta din urmă în lungul lui Lech, cealaltă în lungul lui Wertach. Renașterea la Florența va însemna afluxul către ea al artiștilor din întreaga Toscană; sau la Roma, afluxul artiștilor florentini, umbrieni către Cetatea Eternă. Fără această lume grăbită să se răspîndească pretutindeni, mergînd din sat în sat, din oraș în oraș, reluînd aici o frescă părăsită la jumătate, pictînd dincolo un tablou sau un diptic, adăugînd o cupolă la biserica abandonată de primul constructor, Renașterea italiană n-ar fi fost ceea ce a fost. Mai tîrziu, elementele arhitecturale a ceea ce s-a convenit a se numi stilul „baroc" italian vor fi vehiculate de zidarii și cioplitorii în piatră din Alpi[14] care vor merge să-și exercite talentele pînă foarte departe și vor presăra în urma lor modelele de ornamentație și de decor de care vor ajunge să se servească numeroase generații de sculptori, rurali și citadini.

În mod firesc, harta orașelor coincide în ansamblu și în amănunțime cu harta drumurilor. Axa care duce din Taranto prin Bari pînă la Ancona și din Ancona, prin Bologna, Modena și Parma pînă la Piacenza, pentru a se opri în fața Padului, este un aliniament de orașe. La

Giudecca, separate de restul orașului prin largul braț Zattere;; limba de pămînt dintre Marele Canal și Zattere corespunde Vamei. Cele șase cartiere sînt: San Marco, Sao Paulo pe malul drept al Marelui Canal, la stînga podul Rialto, Castello (Arsenalul), S. Croce (al treilea cartier pe malul drept), Cannaregio, în nord, unde se află ghettoul, Dorsoduro. Centrul orașului se situează între Rialto și San Marco. Dincolo de pod, în mijlocul petei negre a prăvăliilor din planul secund, piața Rialto, mică suprafață albă este locul de adunare zilnică a negustorilor. O pată care indică o densitate anormală a populării, ghettoul, în nord-estul orașului, rezistă măsurilor de segregare. Cartierele sînt împărțite în parohii ale căror limite sînt, după caz, mai vizibile asupra unuia sau altuia.

fel, este și cealaltă cale, mai neobișnuită și mai puțin citată, care de la Medina del Campo la Valladolid, Burgos și Bilbao unește aceste orașe deosebit de active: orașul iarmarocurilor, cu capitala, pînă în 1550, lui Filip al II-lea, cu marele centru al negustorilor de lînă și cu, în sfîrșit, orașul marinarilor și al cărăușilor. Drumul, în trecere, aidoma unei benzi rulante, le-a distribuit tuturor cîte o activitate.

Este vizibil cum în lumea mediteraneană occidentală, marile orașe se îndesesc în preajma mării, cale de transport universală, în timp ce în interiorul uscatului ele sînt rare, slujite de drumuri terestre cu un randament mai slab. Către sud și est, dimpotrivă, marile orase islamice, retrase în interior, răspund chemării imperioase a foarte viguroaselor drumuri deșertice.

## *Schimbarea mijloacelor de transport*

Marile orașe, aflate toate la întretăieri de drumuri, nu se nasc în mod necesar din simplul fapt al întîlnirii acestora (deși Piacenza, de pildă, s-a născut, fără nici o îndoială, din întîlnirea Padului cu Via Emilia). Dar ele supraviețuiesc datorită acestei întîlniri, sau, urmînd formula consacrată „își trag importanța din poziția lor geografică".

Răspîntiile marchează uneori o schimbare a mijloacelor de transport, o oprire obligatorie. La Arles, corăbiile Ronului întîlnesc bărcile de cabotaj din Martique, Bouc și de pe malul provensal care asigură transporturile în direcția Marsiliei. La Verona începe navigația pe Adige care înlocuiește caravanele de măgari și carele din Brenner. La Tripoli, în Africa de nord, în Tunis sau la Alger, caravanele se opresc în fața mării. Alep s-a născut mai puțin din resursele poziției sale, cît din necesitatea unui antrepozit între lumea mediteraneană și Golful Persic[15], la întîlnirea, cum zice Jacques Gassot[16], a mărfurilor din Indii

cu „postavurile, stofele subţiri şi altele care sosesc din Ponant". Caravanele venite din Bagdad se opresc aici în faţa reliefului Libanului, şi cedează pasul altor caravane, de catîri, cai sau de măgăruşi, aceiaşi care transportă la dus şi la întoarcere pelerinii din Occident pe traseul învecinat de la Ierusalim la Jaffa.

Toate porturile sînt situate, prin definiţie, la încrucişarea drumurilor de uscat şi de apă. Nu există vreunul care să nu fie capătul unui drum de uscat sau de apă dulce, dar mai ales de uscat, fiindcă în regiunea mediteraneană apele curgătoare sînt primejdioase la vărsare din pricina aluviunilor transportate într-o mare lipsită de maree. În plus, uscatul din spatele coastelor mediteraneene este baricadat de relieful accidentat; portul nu poate, aşadar, exista, fără o breşă către partea continentală. Genova în Appeninii din apropiere înseamnă un număr de golfuleţe printre care şi cel al drumului *dei Giovi:* destinele oraşului au fost legate de această trecătoare foarte importantă. Pe o coastă accidentată, sălbatică, locuită foarte de timpuriu de minuscule grupuri de oameni ai mării, ea a fost multă vreme un oraş de a doua mînă ca să nu spunem un sat. Era bine adăpostit, desigur, la capătul golfului său dar izolat de continent şi slab legat cu marele drum comercial al Evului Mediu care se strecura prin nordul Appeninilor pînă la Roma ... Oraşul se ridică la demnitatea sa abia în secolul al XI-lea, cînd se destramă întîietatea sarazinilor pe mare şi cînd nordicii, interesaţi de comerţul european, pricepuţi să folosească drumurile de munte (în special oamenii din Asti) vin pînă la Genova ca să pună mîna pe rentabilul negoţ maritim. Genova s-a născut din această captură continentală, din punerea în valoare a trecătorii *dei Giovi*[17]. Calea uscatului şi-a păstrat de altfel pentru ea un rol însemnat. Alături de cele
 „sosite pe mare", *Venuta di mare* există tot-

deauna așa-numitele *Venuta di Terra* și schimburi comerciale rentabile în ambele sensuri. Genova este în aceeași măsură creația navelor sale cît și a convoaielor de catîri care, pe străzile orașului, trebuiau să urmeze drumeagul de cărămidă ce le era rezervat ca o potecă în mijlocul unei șosele de piatră.

Această dublă înfățișare este comună tuturor porturilor. Marsilia se leagă cu drumul Ronului, Algerul este unit cu Maghrebul central, Ragusa, creată, incontestabil, de contactul cu marea, n-a fost niciodată și nici un moment absentă din vasta lume balcanică pe care a prospectat-o de la coaste în intrior. Ea s-a interesat odinioară de minele de argint din Serbia, asigurînd aici aprovizionarea cu hrană a centrelor de extracție, orașelor și iarmaroacelor din vecinătate, Uskub, Prilep, Prizen, Pec[18] . . . În secolul al XVI-lea comerțul său pe uscat cunoaște o evidentă reînnoire spre est[19]. Negustorii ragusani ajung, străbătînd Bosnia și Serbia, pînă la Vidin; joacă un rol important în principatele dunărene; întemeiază la Uskub, punctul de plecare pentru traficul spre Constantinopol[20], o colonie numeroasă; se infiltrează în Bulgaria (unde mult timp, le fusese greu să pătrundă din pricina negustorilor genovezi veniți din Marea Neagră); sînt prezenți la Belgrad unde vînd postavuri englezești ofițerilor turci la întoarcerea din războiul din Ungaria; la Adrianopol, primesc ambasadorii creștini în trecere; și, bineînțeles, la Constantinopol. Miraculoasa putere a Ragusei în secolul al XVI-lea este legată de aceste colonii comerciale, plantate în interiorul balcanic, de sutele de prăvălii în care negustorii săi revînd pe credit sau cu bani gheață, stofe subțiri din Anglia, postavuri din Veneția sau Florența, de peregrinările negutătorilor, cumpărători de piei și de lînă care merg la fața locului să discute cu păstorii și ale căror lungi și înguste carnete de socoteli s-au păstrat uneori în arhivele orașului.

Întreaga viață a Ragusei rămîne de neînțeles fără groaznicele drumuri care ajung la Sarajevo spre nord sau prin înălțimile muntenegrene și albaneze, la Uskub, punctul esențial de legătură spre est. Ragusa înseamnă locul de întîlnire a două mișcări, una desfășurată pe drumurile de uscat ale Balcanilor, cealaltă utilizînd drumurile nesfîrșite ale mării și călăuzindu-i pe ragusanii din secolul al XVI-lea în toate țările lumii mediteraneene, fără excepție, uneori pînă în India, adesea pînă în Anglia și o dată, după cîte știm chiar pînă în Peru....

## *De la drum la bancă*

Drumurile și schimburile comerciale au făcut posibilă lenta diviziune a muncii în urma căreia au apărut orașele, pe jumătate emancipate de cîmpii, și care nu se eliberează total de constanta lor încercuire decît cu prețul unor eforturi repetate. Aceste eforturi, la rîndul lor, acționează neîntrerupt și în interiorul orașelor, le organizează activitățile specifice, le transformă personalitatea potrivit unor scheme care, bineînțeles, nu sînt decît foarte aproximativ regulate.

În acest proces cu mii de variante, totul pleacă, evident, de la o activitate comercială omniprezentă, primordială, ordonatoare. Este un adevăr izbitor pentru Veneția, Sevilla, Genova, Milano, Marsilia... Pentru aceasta din urmă, care nu are decît cîteva industrii textile[21] și fabrici de săpun este un adevăr incontestabil. La fel și pentru Veneția care distribuie în Orient propriile sale postavuri și mătăsuri, dar, totodată, și catifele și țesături din lînă, din Florența, postăvărie din Flandra, stofe subțiri din Anglia, barcheturi din Milano și Germania și, tot din Germania, pînzeturi, articole de fierărie, cupru... Cît privește Genova despre ea se spunea, proverbial, încă

din timpul Evului Mediu: *Genuensis ergo mercator**. Nu este prin urmare exagerat să vorbim în clasificările noastre despre un „capitalism comercial", indicînd astfel o formă suplă, deja modernă și cu certitudine eficace a vieții economice a secolului. Succesele sale nu determină totul, dar foarte multe lucuri depind de dinamismul și atracția sa. Imperativele marelui comerț, adică ale comerțului pe distanțe lungi, acumulările sale de capital îndeplinesc o funcție motrice. Tocmai într-un vid al conjuncturii comerciale se animă la Genova, Florența, Veneția și Milano viața industrială, mai cu seamă în domeniul nou, revoluționar, al bumbacului și mătăsii. Teza clasică a lui Paul Mantoux este valabilă pentru secolul al XVI-lea: comerțul ghidează, lansează viața industrială — și pentru lumea mediteraneană, unde schimburile comerciale, cărăușia, revînzările sînt permanente, este mai valabilă ca în alte părți ...

Această viață comercială favorizează, răspîndește totul, inclusiv germenii de activitate industrială, așa cum vîntul împrăștie pînă departe semințele ... Dar semințele nu găsesc totdeauna un teren în care să se dezvolte. În 1490, Pietro di Bantella, un florentin, introducea la Ragusa *l'arte di fabricare i panni alti di lana***[22]. În 1525 arta mătăsii era, tot aici, importată, de această dată, de Niccoló Luccari, un om din partea locului[23]. Or nici una, nici alta dintre aceste industrii nu avea să cunoască o mare dezvoltare, Ragusa mulțumindu-se să producă cîteva postavuri pentru consumul propriu sau să vopsească și să revopsească o parte dintre mătăsurile care treceau pe teritoriul ei. Aceleași încercări pentru lînă și mătase s-au făcut și la Marsilia către 1560, dar, arată Botero, în ceea ce privește mătasea,[24] lipsa apei

---

* sînt genovez, așadar negustor (lb. lat. — N. tr.).

** arta de a fabrica postavuri fine din lînă (lb. ital. — N. tr.).

corespunzătoare a impiedicat ducerea mai departe a tentativei.

Cu mare aproximație, funcțiile comerciale și cele industriale se succed[25]. Acestea din urmă antrenate, cerute de celelalte, implică, în consecință, o anumită vechime a activității economice (între alte condiții, foarte numeroase desigur). Orașul industrial al sudului francez este Montpellier[26] care are în urma sa un întreg trecut, o bogăție acumulată, capitaluri disponibile pentru investiții, un contact tonifiant cu exteriorul. Ceea ce a vrut să realizeze Colbert în secolul al XVII-lea — să dezvolte în spatele comerțului francez din Levant o industrie de postavuri — în alte părți, împrejurările realizaseră de la sine de multă vreme. Industria Veneției s-a dezvoltat în secolul al XIII-lea. Dar comerțul Senioriei intensificîndu-se în același timp într-un ritm mult mai rapid, această industrie medievală s-a dovedit mai tîrziu lipsită de însemnătate, comparativ cu volumul comerțului exterior. Marele avînt industrial al Veneției izbucnește tîrziu, în secolele al XV-lea și, mai ales, al XVI-lea, printr-o lentă evoluție de la agenția comercială la atelier, proces involuntar, dar ghidat, cerut de conjunctura secolului. Și astfel Veneția tinde să se transforme într-un port industrial și numai succesul Franței și al Europei de nord în secolul următor a împiedicat desăvîrșirea acestei prefaceri[27].

Dacă industria de mari proporții se prezintă ca un al doilea stadiu al activității citadine, banca este, poate, al treilea. Neîndoielnic, încă din copilăria oricărui oraș, toate activitățile economice se află deja în competiție, și negoțul aurului ca toate celelalte. Dar acest negoț nu se individualizează decît tîrziu. Este ultimul care se trezește la autonomie și plenitudine. Mult timp totul este *confuzie:* marfa, atelierul, banca se amestecă, sînt reunite în aceeași mînă. La Florența casa Guicciardini

 Corsi care-i avansează bani lui Galileu este in-

teresată de grîul sicilian, de negoțul cu postavuri și piper. Membrii familiei Capponi, de la care ni s-au păstrat registre importante, se ocupă în egală măsură de transportul de vinuri, de asigurarea navelor cît și de lansarea sau acceptarea de cambii. Familia Medici, în primul rînd bancheri, posedă, în secolul al XV-lea, ateliere proprii pentru prelucrarea mătăsii.

Aceată multiplicitate și această întrepătrundere de afaceri — o chibzuită divizare a discurilor — este o regulă străveche. Comerțul cu bani, adică împrumuturile acordate particularilor (mai mult sau mai puţin deghizate pentru că Biserica interzice împrumutul cu dobîndă), banii avansați pe față orașelor și prinților, investiţiile (*accomandite*, cum sînt numite la Florența), asigurările maritime, toată această activitate pur financiară a reușit cu greu să se desprindă de celelalte. Ea nu se va afirma în prima sa fază de perfecțiune, decît la Amsterdam către sfîrșitul secolului al XVII-lea

Faptul nu împiedică însă ca secolul al XVI-lea să o ducă deja la un înalt nivel și să fabrice tot mai mulți bancheri, aproape specializați, aceia pe care Spania îi numește *hombres de negocios*. În sensul secolului al XVIII-lea francez, aceștia ar fi mai curînd „financiarii" aflați în slujba statului. Dar acest fenomen nu se impune decît în cîteva vechi orașe comerciale, care și-au atins deplina maturitate: la Veneția, unde băncile și bancherii datează din secolul al XIV-lea sau chiar al XIII-lea; la Florența, unde marile firme comerciale au ținut sub controlul lor din secolul al XIII-lea Europa și lumea mediteraneană, din Anglia și pînă la Marea Neagră; la Genova, mai ales, care în ciuda afirmațiilor lui Michelet[28], n-a fost „o bancă înainte de a fi un oraș", dar unde *Casa di San Giorgio* a fost organismul de credit cel mai perfecționat pe care l-a cunoscut Evul Mediu. Un studiu aprofundat[29] descrie orașul din secolul al XV-lea ca fiind deja modern, în avans față de timpul său, mînuind

zilnic andosarea cambiilor și învoiala de *ricorsa*, care este de pe acum o artă „de a face banii să umble“ — ca să întrebuințăm jargonul actual al bancherilor. Rolul său precoce între Sevilla și Lumea Nouă, alianța definitivă cu Spania în 1528 au făcut restul. Ea devine prima capitală financiară a lumii, în creasta acelui val de inflație și prosperitate care marchează „al doilea“ secol al XVI-lea — secolul Genovei, al orașului în care negustoria începe să pară o meserie de rînd. *Nobili vecchi* speculează în stil mare, cînd li se oferă prilejul, cu alaun, lînă, ori salinele din Spania, dar comerțul îl lasă celorlalți, *Nobili nuovi*, ei rezervîndu-și operațiunile cu aur, argint, rente sau împrumuturi acordate regelui Spaniei ...

Totuși, în contradicție aparentă cu această imagine simplă, numeroase centre bancare apar în Europa, în orașele aproape noi. Dar ce ascund oare aceste înfloriri bruște și considerabile? O simplă expansiune a băncii italiene care, și ea, este o tradiție. La bîlciurile din Champagne deja, bancherii din Siena, Lucca, Florența sau Genova țin în mînă balanța intermediarilor; tot ei au creat avîntul Genevei în secolul al XV-lea, apoi pe cel al Anversului, Lyonului, al Medinei-del-Campo. Sînt prezenți și la Frankfurt-pe-Main în 1585 cînd acesta își întemeiază piața proprie de tranzacții. În ochii oamenilor neprevenIți, meseria lor are ceva misterios sau diabolic. Un francez este uluit către 1550 de „acești negustori sau bancheri străini“ (adică italieni) care vin cu mîinile goale „fără să fi adus din zisele țări cînd au sosit altceva decît persoana lor, și o fărîmă de credit, o pană, cerneală și hîrtie împreună cu dibăcia de a ști să negutătorească, să învîrtească și să abată polițele dintr-o țară în alta potrivit învoielilor de plată pe care le au din locurile unde banul este mai scump“[30].

Pe scurt, străbătînd Europa, un mic grup de oameni abili, informați printr-o corespondență activă, stăpînesc rețeaua circulației cambiilor și

a banilor în numerar și domină astfel jocul speculației comerciale. În felul acesta să nu ne lăsăm derutați de răspîndirea „financiarilor". Există multe diferențe și trepte între „piețele" industriale, comerciale sau parțial financiare. În 1580 cînd Portugalia se unește cu Spania, oamenii de afaceri spanioli se miră de întîrzierea tehnică a pieței din Lisabona, în întregime comercială. La Marsilia, chiar și la începutul secolului al XVII-lea investițiile vin din Lyon, Montpellier și Genova. Ragusa, atît de prosperă din punct de vedere comercial, se află sub dependența financiară a orașelor italiene: în secolul al XVII-lea întreaga sa avuție va consta din rente, provenind fie din Neapole, fie din Roma, fie din Veneția. Exemplul acesteia din urmă este și mai revelator. Un lung raport al celor *Cinque Savii*, din ianuarie 1607[31], arată că întreaga activitate, am numi-o „capitalistă", se află aici în mîinile florentinilor, proprietari de case urbane și a genovezilor care asigură aprovizionarea cu metal alb, și unii și alții stăpîni ai operațiunilor de schimb. „Trăgînd" cambii asupra Veneției, genovezii și florentinii valorifică pe piețele de schimb (în special la iarmaroacele amintite din Besançon și care se țin la Piacenza) sumele mari de bani ale împrumuturilor venețiene. Rezultă astfel o „capturare" a numerarului disponibil al orașului. Piemontezul Giovanni Botero sesizează această situație cînd în 1589 compară Genova cu Veneția nu fără a o prefera pe aceasta din urmă celeilalte. La Genova, averea mînuitorilor de valori bănești s-a dezvoltat prodigios, dar în detrimentul altor activități vitale ale orașului. Există o încetinire a vieții sale industriale (textile, construcții navale), or aceste *arti* însemnau însăși viața populației genoveze de rînd, destul de săracă în ansamblu. Cît despre marea sa rivală Veneția, aceasta rămîne un oraș mai puțin evoluat, practicînd încă în folosul său aproape toate meșteșugurile, așa 

încît populația este mai puțin nefericită decît la Genova și ceva mai avută[32].

## *Ciclu urban și regres*

Dacă viața orășenească prosperă și se dezvoltă în etape, ea decade de asemenea în etape. Orașele se nasc, progresează, intră în declin urmînd înseși pulsațiile vieții economice. Și intrînd în declin, ele abandonează prin pierderi succesive și atributele puterii lor. Este o întîmplare că la Genova primul semn negativ (prezența vaselor de transport ragusane) afectează transporturile, această primă bogăție a marilor orașe, în timp ce la celălalt capăt al lanțului, ceea ce rezistă un timp mai îndelungat este tocmai activitatea bancară, ultima în ordinea dezvoltării? Genova, Veneția în secolul al XVIII-lea, în pragul de jos al decăderii lor, sînt încă orașe ale aurului. Drama Barcelonei, în secolul al XVI-lea cel puțin, nu este oare o consecință a trecutului său, prețul unei prosperități, repede realizate și nedesăvîrșite cu grijă pe plan bancar, în ciuda a ceea ce s-a afirmat? Lipsa banilor, a operațiunilor de schimb, a acelui *giro* remarca deja Capmany[33] a paralizat orașul în secolul al XVI-lea.

La sfîrșitul acestor observații să spunem că dezvoltarea unui stadiu industrial indică adesea existența unui obstacol în calea evoluției unui oraș? Că industria este, dintr-un anumit punct de vedere, un fel de ripostă la acest obstacol ivit în calea circulației banilor? În orice caz este simptomatică înflorirea industriei în orașele îndepărtate de mare și, din această cauză, stînjenite în funcția lor de orașe rutiere, cum sînt Lucca, orașul fabricanților de mătăsuri, Milano, Como sau chiar Florența ori, de asemenea, în orașele care, precum Florența și Veneția, sînt amenințate în secolul al XVI-lea în privința transporturilor și mărfurilor lor. Să

 spunem, în fine, că viața bancară provine, și

ea, din dificultăți industriale și comerciale? O nouă activitate nu apare, într-un cuvînt, decît în detrimentul altora, nu neapărat în armonie cu ele. Afirmăm acest lucru mai puțin pentru a explica totul, cît pentru a parcurge, printr-o privire rapidă, ansamblul problemelor dinamismului urban.

## *O tipologie foarte incompletă*

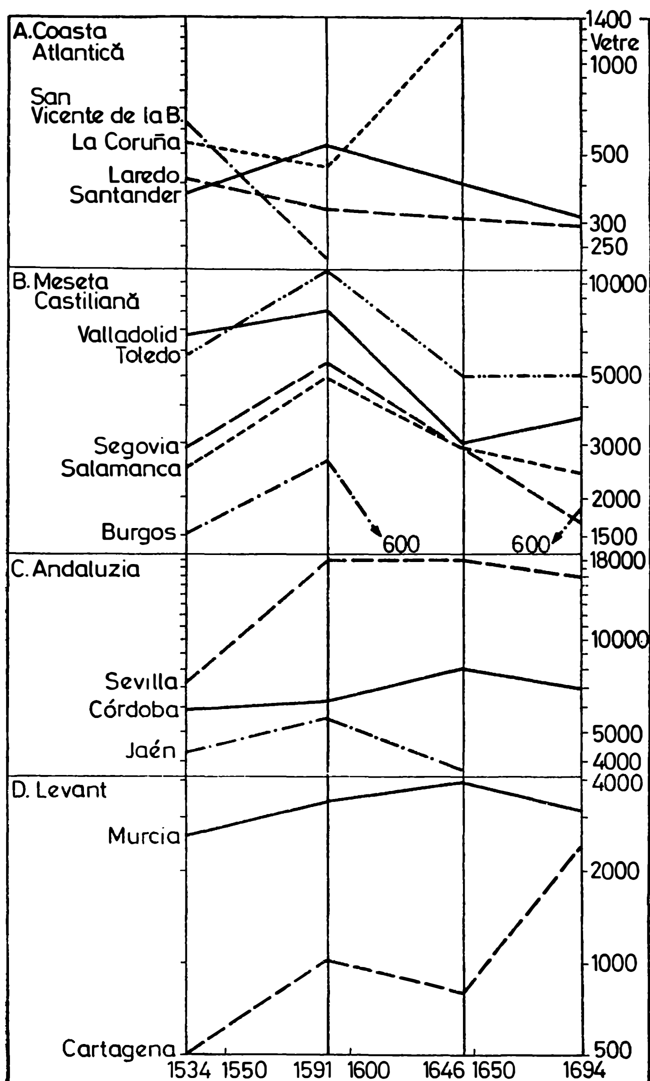
Această tipologie generală a orașelor pe care tocmai am schițat-o, rămîne prin forța împrejurărilor incompletă. Totul le complică existența. Fiecare oraș este prins într-o economie specifică. Această dependență înseamnă într-un spațiu înconjurător redus, raporturi cu cîmpia sa și cu orașele învecinate fie că le domină, fie că este dominat de ele, iar într-un spațiu cu o rază lungă, legături în funcție de distanță, fie cu întreaga lume mediteraneană propriu-zisă, fie cu lumea mediteraneană în accepția cea mai cuprinzătoare. În sfîrșit, există și conjuncturile vieții politice. În secolul al XVI-lea viața politică distruge vechea independență a orașelor, subminează bazele economiei lor tradiționale, creează și impune structuri noi.

Un istoric[34] care elaborează o lucrare despre tipologia orașelor Castiliei din secolul al XVI-lea distinge în cele din urmă: orașe birocratice, cum sînt Granada și Madrid, al doilea dezvoltîndu-se atît de repede, încît aprovizionarea populației inactive se află adesea în impas. S-a văzut, spune o corespondență din 1615, „lipsind pîinea zile întregi și oamenii pe străzi cu banii în mînă încercînd să o găsească și cerșind-o *per l' amor di Dio*[35]; orașe comerciale ca Toledo, Burgos și Sevilla; orașe industriale (adică în care industria se instalează o dată cu formele capitaliste de *Verlagssystem* care nu sînt caracteristice doar Germaniei) precum Córdoba și Segovia; orașe industriale, dar meșteșugă-

rești precum Cuenca; orașe agricole întreținute de cîmpiile din apropiere, invadate de ele, de exemplu Salamanca sau Jérez de la Frontera; orașe clericale ca Guadalajara; un oraș al oilor ca Soria... În plus, cîteva orașe militare, la fel de greu de diferențiat în secolul al XVI-lea de alte orașe, ca navele de război de simplele nave de comerț pe mare. Ar trebui să facem deosebire oricare ar fi tipul lor, între orașele de prim rang și cele de importanță secundară și să vedem cum se comportă unele față de altele orașele principale și cele secundare (într-o structură specifică Europei).

Dar, fiecare personaj, o dată fixat cadrul în care am vrea să-l închidem, iese din el imediat. Ridicîndu-se cu greutate la comerțul cu bani (deși are băncile sale) Sevilla este deopotrivă un oraș birocratic, rentier, meșteșugăresc; luxul își reclamă aici drepturile, întreține un proletariat pe care-l descoperim îngrămădit în case locuite de mai multe familii sărace, ca în cartierul Triana, unde se fabrică sodă caustică și săpun[36]. Salamanca este rurală, dar este totodată și marele oraș de studii pe care îl cunoaștem. Padova, strălucit oraș universitar, este, de asemenea, și o metropolă rurală. Cîndva, înainte de 1405, în lupta lor contra Veneției, nobilii din Carrara care o cîrmuiau „pentru a menține scumpetea pe piețele rivalei lor", stabiliseră impozite la ieșirea de pe teritoriul Padovei, pe găini, claponi, gîște, ouă, porumbei, legume, fructe... O dată cu acel conservatorism despre care există nenumărate mărturii, aceste taxe păgubitoare pentru Veneția, vor fi totuși menținute de ea și în 1460[37], mult timp după supunerea Padovei de către Republica lui San Marco.

Totuși Padova rămîne aproape îngropată în cîmpia sa și Bayard împreună cu tovarășii săi o vedea în 1509 prinsă de lucrările agricole: „în fiecare zi se strînge mult fîn, povestește *Le Loyal Serviteur*, și în acest ținut căruțele sînt
 încărcate atît de tare încît la trecerea printr-o




**27. POPULAȚIA ORAȘELOR DIN CASTILIA**

poartă, ele pătrund aproape cu forța“[38]. Același spectacol și la Brescia unde Poarta San Stefano care duce la Broletto are o intrare atît de îngustă, încît *„quando vi si trova qualche carro di feno o paglia o legne, per li non ponno transitar gli uomini“**[39]. Aceeași realitate dacă nu și același tablou, la Lucera, orășel din Apulia care posedă iarmaroacele sale active. El are și, spre marea sa nefericire, conducători numiți de marchizul del Vico și de care este cu totul îndreptățit să se plîngă. Aceștia omoară, fură, petrec și, ca o ultimă mîrșăvie, „au trimis o mulțime de porci înainte de data autorizată, pe teritoriul orașului, în detrimentul cetățenilor ... fără a mai socoti pagubele pe care le suferă din pricina porcilor menționați grîul, apele, pășunile“[40]. Astfel creșterea numeroșilor porci se face chiar în incinta orașului. Aceste imagini ale vieții agricole, în contrast cu arta apărării militare sau cu onestitatea cîrmuitorilor, arată pînă la ce punct orașele secolului al XVI-lea sînt pretutindeni deschise, cum-necum, către cîmpiile lor. Altminteri cum ar supraviețui ele?

**NOTE**

1. Vezi mai departe, vol. 2, p. 97, nota 6.
2. N. IORGA, *Ospiti romeni în Venezia* (1570—1610), 1932, p. 75.
3. Ugo TUCCI, „Mercanti veneziani in India alla fine del secolo XVI“, în *Studii in onore di Armando Sapori,* 1957, p. 1091 și următoarele.
4. Gilberto FREYRE, *Casa Grande et senzala,* Rio *de Janeiro,* 1946, vol. 1, p. 360.
5. BRANTÔME, *Mémoires,* vol. 11, p. 107.
6. Philippe de CANAYE, *Le voyage du Levant,* p. 114.
7. Richard BUSCH-ZANTNER, „Zur Kenntnis der osmanischen Stadt“ in *Geographische Zeitschrift,* 1932, p. 1—13.

———

* cînd se nimerește vreun car de fîn, de paie sau de cherestea oamenii nu mai pot trece prin ea (lb. ital. — N. tr.).

8. J. LECLERQ, *op. cit.*, p. 21.
9. D. de HAEDO, *op. cit.*, p. 178 v°. La Alger există două zile de tîrg săptămînale, cu sprijinul larg al locuitorilor din cîmpiile și munții învecinați.
10. A. PINO-BRANCA, *op. cit.*, p. 257.
11. *Panni garbi:* postavuri de prima calitate.
12. Către regină, 13 februarie 1567, în Douais, *Dépêches*... vol. 3, p. 36—37.
13. Ducele de Terranova către rege, Simancas, E° 1144, 28 august 1575; E° 1145, 18 februarie 1576.
14. Jacob BURKHARDT, *Geschichte der Renaissance in Italien* 1920, p. 16. și 17.
15. Baronul de TOTT, *Mémoires*, vol. 4. p. 71—73.
16. *Le discours du voyage de Venise à Constantinopole*, 1547, p. 31.
17. Renée DOEHARD și Ch. KERREMANS, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont*, 1952, vol. 1, p. 77—78.
18. A. MEHLAN, „Die Grossen Balkanmessen in der Türkenzeit", în *Viertel jahrschrift fur Sozial und Wirtschaftsgeschichte*, vol. 31, p. 20—21.
19. J. TADIČ, *Dubrovcani po juznoj Srbiji u XVI stolecu Glassnik Skop naucdro, VII—VIII.* 1930, o. 197—202.
20. L. BERNARDO, *Viaggio a Constantinopoli*, Venezia, 1887, p. 24, 1591.
21. O fabrică de stofe stacojii, Consiliul din 20 noiembrie 1575, A. Com. Marseille, BB 45, f° 330.
22. Giaccomo Pedro LUCCARI, *Annali di Regusa*, Venezia, 1605, p. 120.
23. *Ibidem*, p. 139.
24. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. I, p. 35.
25. Marc BLOCH, în *Mélanges d'histoire sociale*, vol. 1, p. 113—114.
26. Francesco GUICCIARDINI, *Diario del viaggio di Spagna*, Firenze, 1932, p. 46. Pentru comparație, vezi Nîmes în 1592, în: P. GEORGE, *op. cit.*, p. 621—622.
27. *Decadenza economica veneziane nel secolo XVII*, Colocviul Fundației Giorgio Cini (27 iunie—2 iulie 1957), 1961, p. 23—84.
28. *Le Banquet*, p. 17, citat de Th. SCHARTEN, *Les vayages et les séjours de Michelet en Italie*, Paris, 1934, p. 101.
29. Jacques HEERS, *op. cit.*, p. 74 și următoarele.
30. B. N. Paris, Fr. 2086, f° 60 v° și 61.
31. A.d.S. Venezia, *Cinque Savvi*, Risposte 1602—1604, f^os 189 v° și 195.
32. *Op. cit.*, vol. 1, p. 38.
33. Antonio de CAPMANY DE MONTPALAU, *Memorias historicas sobre la Marina, Comercia*

*y Artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, 1779, vol. 1, p. 205 şi următoarele.

34. Felipe Ruiz Martin, profesor la universitatea din Bilbao, care mi-a comunicat planul cărţii sale apropiate.
35. A.d.S. Venezia, Dispacci Senato Spagna, Francesco Moro către doge Madrid. . . 1615.
36. Admirabilele documente din Simancas Expedientes de Hacienda, 170, unde se află, pe lîngă recensămînt, *el padron* al oraşului din 1561.
37. A.d.S. Venezia, Senato Terra, vol. 4, f° 138, 22 martie 1460.
38. *Le Loyal Serviteur*, *op. cit.*, p. 42.
39. A.d.S. Venezia, Senato Terra, vol. 27, Brescia, 5 martie 1558. Problema se pune şi mai înainte, *ibidem*, vol. 24, Brescia, februarie-martie 1556.
40. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, vol. 2, f° 75, v°, 76, 7 iulie 1550.

## 4. ORAŞELE-MARTOR ALE ISTORIEI

Aceste oraşe deosebite între ele în care activităţile se dozează într-un mod totdeauna original, trebuie acum să fie examinate în legătură cu spectacolul la care toate participă simultan. Trebuie, de asemenea, să ascultăm cu luare aminte ceea ce repetă aceste oraşe, în măsura în care sînt supuse unei conjuncturi pretutindeni aceeaşi sau aproape aceeaşi în timpul celei de a doua jumătăţi a secolului al XVI-lea mediteranean. Pentru acelea pe care le cunoaştem destul de amănunţit, mărturiile concordă: oraşele îşi sporesc populaţia; dincolo de avatarurile vieţii lor cotidiene, desigur nelipsite, ele se menţin destul de bine *pe termen lung* de vreme ce trupul li se dezvoltă. În orice caz, depăşesc şi crizele şi dificultăţile.

Totuşi oraşele văd restrîngîndu-li-se libertăţile faţă de statele teritoriale care se dezvoltă mai repede decît ele, le învăluie, le subjugă sau, cel puţin, le hărţuiesc de departe. Se anunţă o nouă eră politică şi economică. Din acest punct de vedere lumea mediteraneană va fi fost precoce.

### *Creşterea demografică*[1]

Cunoaştem a mia parte, dacă şi atît, din ceea ce ar putea aduna istoricii în legătură cu evoluţia populaţiilor orăşeneşti din secolul al XVI-lea. Cu toate acestea, diagnosticarea ansamblului este posibilă şi aproape sigură. Pentru a sugera mai precis sensul ei, reproducem un grafic al dinamicii populaţiei în oraşele castiliene[2]. Limbajul lui este limpede: marea majoritate a liniilor — excepţiile confirmînd regula — semnalează progrese demografice, nete şi constante în ultimii ani ai secolului al XVI-lea.

Este aproape aceeași curbă pe care o prezintă, *grosso modo*, cifrele privind Italia[3], Turcia[4] — europeană și asiatică. Putem, fără a risca prea mult, să extindem mărturia lor la întreaga lume mediteraneană, atît musulmană cît și creștină. Este o caracteristică a „lungului secol al XVI-lea" faptul de a fi implicat la bază această creștere a numărului oamenilor, de care totul, sau aproape totul, va fi depins.

În această tendință de creștere, toate categoriile de orașe se află la egalitate, cele mai mici și cele mijlocii, cele importante și cele foarte importante, cele meșteșugărești și cele industriale, cele birocratice și cele comerciale... Și nu există nici o discriminare între ele cum va fi cazul în timpul declinului din secolul al XVII-lea[5] caracterizat, totuși, prin avîntul sau cel puțin, stabilitatea anumitor orașe privilegiate — Paris, Londra, Madrid și chiar Instanbulul, — în vreme ce toate celelalte vor fi tîrîte într-un reflux gigantic. În secolul al XVI-lea nu este deci deloc surprinzător să vedem dinamizîndu-se concomitent toate orașele, deschizîndu-se șantiere de construcții publice sau private atît la Verona cît și la Veneția, la Paris ca și la Milano, însuflețindu-se meșteșugurile în egală măsură la Cuenca și la Segovia, înviorîndu-se construcțiile maritime simultan în Mandracchio din Neapole și pe țărmurile din Sorrento și Amalfi. Este vorba, în această epocă, de un marș general, dezvoltarea marchează *toate* universurile urbane, astfel încît ierarhia orașelor, conduita și etajarea lor nu se schimba deloc. O hartă, precum cea a nivelurilor vieții urbane în regatul Granadei în 1591, oricît ar fi de imperfectă, — întrucît a fost întocmită pornindu-se de la liste fiscale (*millones*) — semnalează această geografie interurbană fundamentală în care nimic nu se va clinti[6]... Marile orașe rămîn unde sînt situate cu avantajul prețurilor ridicate, al salariilor mari, al prăvăliilor ințesate de măr-

furi și orașele-satelit privesc spre ele, se orientează după ele, le slujesc și se slujesc de ele. Aceste sisteme planetare, atît de caracteristice Europei[7] și lumii mediteraneene nu se vor deregla deloc.

Și totuși, apar schimbări ce fac vîlvă și strălucesc printr-o lumină foarte vie. Și ele sînt, de asemenea, destul de logice.

Mai întîi creșterea demografică nu acționează niciodată într-o direcție unică. Ea înseamnă pe rînd putere și constrîngere, echilibru și fragilitate. Multe dintre inconvenientele vechi se mențin, se agravează; secolul al XVI-lea n-a avut nici virtutea și nici forța să le depășească. Apoi orașele nu mai sînt singure la conducerea lumii. Regimul lor, privilegiat pînă atunci din epoca primului avînt al Europei și al lumii mediteraneene dintre secolele al XI-lea și al XVI-lea, este pus iarăși sub semnul incertitudinii în pragul epocii moderne. Există statele teritoriale, cu o dezvoltare înceată în secolele anterioare, dar pe care epoca modernă le împinge brusc în față și, în sfîrșit, zonele rurale care rămîn majoritare. Zonele rurale progresează în secolul al XVI-lea poate mai lent decît orașele ce se întrețin pe seama lor și care înregistrează sub raportul dinamismului un avans cert, deși nu poate fi transpus în cifre exacte[8]. Orașele se află deci într-o poziție incomodă, oarecum de echilibru instabil. Cînd se va produce refluxul populației în secolul al XVII-lea ca în ținutul venețian[9], unde totuși sînt posibile unele măsuri, orașele vor da înapoi mult mai repede decît cîmpiile înconjurătoare. Urmează, așadar, că în secolul al XVI-lea totul ar fi pe cale să se schimbe? M. Moheau[10] pretinde că Franța rurală se dezvoltă mai rapid decît Franța urbană. Aceste comparații expeditive ne vor ajuta să înțelegem mai bine destinul, hotărîtor și fragil în același timp, al orașelor din secolul al XVI-lea.

## *Necazuri vechi, necazuri noi: foametea și problemele grîului*

Secolul al XVI-lea n-a surîs mereu universurilor urbane. Foametea și epidemiile dau lovituri puternice orașelor. Datorită încetinelii și prețurilor prohibitive ale transporturilor, inconstanței recoltelor, orice colectivitate, în orice moment al anului este expusă foametei. Cea mai mică sarcină suplimentară o copleșește. Cînd Conciliul de la Trento se reunește pentru a treia și ultima oară în 1561 — totuși, pe marele drum dintre Brenner și Adige, drumul grîului bavarez cu care se aproviziona uneori Verona — imediat, pentru Părinții Conciliului, se pune o problemă dificilă de aprovizionare de care Roma, pe bună dreptate, se neliniștește[11]. În lumea mediteraneană, ca și în afara ei, foametea este, într-adevăr, un accident banal. În 1521 ea coincide în Castilia cu începutul războiului împotriva Franței și răscoala internă a așa-numiților *Comuneros*. Lipsa pîinii îi exasperează pe nobili ca și pe țărani în acest an care în Portugalia a fost numit Anul Marii Foamete. Mai tîrziu, în 1529, o secetă groaznică avea să ruineze Andaluzia. Foametea dezlănțuia în 1528 mari grozăvii în Toscana și Florența a trebuit să-și închidă porțile în fața țăranilor de pe teritoriul său, înnebuniți de foame. Drama se va repeta în 1540. Se plănuia să se închidă iarăși porțile orașului și cîmpia să fie lăsată în voia sorții, cînd nave cu grîu din Levant, sosite la Livorno, au salvat ținutul. A fost însă o minune[12]. În 1575, în țările române, atît de bogate totuși în grîne, turmele de animale au pierit, iar păsările, surprinse în martie de ninsori atît de abundente încît stratul de zăpadă ajungea pînă la umerii oamenilor, se lăsau prinse cu mîna. Cît despre oameni, aceștia se omorau pentru o bucată de pîine[13]. În 1583 flagelul va fi observat răspîn-

dindu-se în întreaga Italie și, mai ales, în Statul Pontifical unde oamenii mureau de foame[14].

Totuși, de regulă, nu este vorba despre foametea unor regiuni întinse ci despre foametea din orașe. Particularitatea foametei toscane din 1528 este tocmai că ea se extinde în tot ținutul învecinat cu Florența și că, după cum am arătat, este necesară izgonirea din oraș a țăranilor refugiați. La fel în Perugia, în 1529, grîul lipsea cu desăvîrșire pe o rază de cincizeci de mile. În aceste exemple, este însă vorba despre catastrofe rare, căci țăranii își scot aproape în întregime din ogorul propriu minimul indispensabil care le îngăduie să trăiască. Dimpotrivă, foametea urbană, limitată la incinta zidurilor orașului este, în secolul al XVI-lea extrem de frecventă. Florența care nu este totuși situată într-o regiune deosebit de săracă o va cunoaște între anii 1375 și 1791 de 111 ori față de numai 16 recolte foarte bune pentru aceeași perioadă[15]. Pînă și porturile de redistribuire a grîului, ca Messina sau Genova[16] au cunoscut valuri de foamete înspăimîntătoare. Și în fiecare an, chiar și la începutul secolului al XVII-lea, Veneția trebuie să cheltuiască milioane în aur pentru aprovizionare[17].

În funcție de nevoile și mijloacele lor, marii cumpărători de grîu sînt deci orașele. S-ar putea scrie o carte întreagă despre politica grîului la Veneția și Genova: aceasta din urmă este promptă în a se interesa cu orice prilej despre posibilitățile de aprovizionare și, în acest scop, în secolul al XVI-lea, se orientează către Franța. Veneția, în schimb, este angajată în comerțul cu grîu din Levant, ceea ce n-o împiedică să se adreseze și altor furnizori, precum Apulia sau Sicilia. În plus, Veneția mai folosește și unele dispoziții permanente, de exemplu în 1408, 1539, 1607, 1628[18] interzice orice ieșire de grîu în afara „golfului" său . . .

În secolul al XVI-lea, nu există nici un oraș relativ important care să nu posede ceea ce la Veneția se cheamă, cu un nume straniu de mo-

dern, *Oficiu al grîului* (ale cărui documente însă s-au pierdut pentru anii care ne interesează). E vorba despre o organizare excelentă[19]. Oficiul controlează nu numai intrările de grîu și de făină ci și vînzările pe piețele orașului. Făina nu poate fi vîndută decît în două „locuri publice“, unul aproape de San Marco, celălalt la „Rivoalto“.[20] În fiecare zi, dogele trebuie să fie informat în legătură cu creșterea stocurilor în hambare. Cînd se confirmă că Veneția nu are grîu decît pentru un an sau opt luni, imediat Colegiul este prevenit oficial și încep să se facă provizii: pe de o parte prin Oficiu, iar pe de alta, prin negustori cărora li se acordă imediat avansuri în bani. Brutarii sînt și ei supravegheați. Ei trebuie să livreze clienților pîini făcute din „grîu bun“, albe, de o greutate variabilă în funcție de abundența sau insuficiența aprovizionării, dar al căror preț unitar nu se schimbă, cum este regula în aproape toate orașele Europei.

Un asemenea *Oficiu al grîului*, despre care nu vom spune că se află într-o formă identică în fiecare oraș, există doar la Veneția, dar, sub nume diferite și cu organizări diferite, pretutindeni se regăsesc birouri ale grîului și făinii. La Florența, *Abbondanza* a fost transformată de familia Medici (aceștia preluînd ei aprovizionarea cu grîne din exterior) dar a funcționat în continuare, cel puțin cu atribuții mărunte pînă după acel *bando** din 1556, în care, de regulă, vedem sfîrșitul activității sale[21]. La Como, sarcina revine Consiliului general al orașului, unui *Ufficio d'Annona*, și unor *Diputati provvisione*[22]. Cînd nu există un organism de sine stătător, politica grîului este încredințată acelora care au misiunea fie de a guverna, fie de a administra orașul. La Ragusa, situată prea nefavorabil pentru a ignora foametea, rectorii Republicii veghează ei înșiși asupra aprovizionării, iar la Neapole, viceregele în persoană.

---

 * Interzicere (lb. ital. — N. tr.).

Cînd amenință foametea, pretutindeni măsurile sînt identice. Primul act: se interzice în sunet de goarnă ieșirea grîului din oraș, gărzile sînt dublate, se fac percheziții și se recenzează, disponibilitățile. Dacă pericolul se agravează, urmează al doilea act: preocuparea de micșorare a numărului consumatorilor; se închid porțile orașului sau, chiar, sînt alungați străinii, gest obișnuit la Veneția, dacă nu aduc în oraș o cantitate de grîu proporțională cu numărul oamenilor din suita sau din casa lor[23]. La Marsilia în 1562[24] sînt expulzați reformații, ceea ce înseamnă un cîștig dublu pentru oraș, adversar al hughenoților. La Neapole, în timpul secetei din 1591, Universitatea devine victima dezastrului: este închisă iar studenții sînt trimiși acasă, la familiile lor[25]. Apoi în general, consumul se raționalizează, ca la Marsilia în august 1583[26].

Dar desigur, mai întîi de orice se pleacă la vînătoare, pentru descoperirea, cu orice preț, a grîului întîi pe lîngă furnizorii obișnuiți. Marsilia se întoarce, de regulă, către ținuturile sale din interior și spre bunăvoința regelui Franței ori se adresează „foarte dragilor și iubiților săi prieteni“, consulii din Arles sau negustorilor din Lyon. Trebuie apoi să ajungă dincolo de Lyon la grînarul burgund de unde grînele urmează să fie dirijate către Marsilia, ca navele de pe rîurile „Shomne și Rosne“ să poată trece, în ciuda apelor umflate „de poduri ... fără mare primejdie“[28].

La Barcelona, în august 1557, inchizitorii îl roagă pe Filip al II-lea să le trimită, cel puțin pentru folosul lor personal, puțin grîu din Roussillon[29]. Inchizitorii din Valencia cer, în anul următor[30], să importe grîu din Castilia, cerere reînnoită, de altfel, și în 1559. Și pe cînd Verona, așteptîndu-se la o recoltă proastă, cere Serenissimei să-i permită cumpărarea de grîu în Bavaria[31], Ragusa se îndreaptă către sangiacul Herțegovinei iar Veneția cere Padișa- 

hului o autorizaţie pentru a încărca grîne din Levant...

De fiecare dată, situaţia implică negocieri, expediţii, cheltuieli considerabile, fără a mai socoti promisiunile şi primele acordate negustorilor[32].

Dacă eşuează totul, marea posibilitate rămasă este marea, pîndirea corăbiilor încărcate cu grîne, capturarea lor şi apoi plata celui în drept, nu fără a se tîrgui... Marsilia rechiziţionează într-o zi două bărci genoveze, destul de imprudente pentru a se strecura în portul său. La 8 noiembrie 1562, ea dă ordin unei fregate să oprească toate navele încărcate cu grîu pe care le va găsi în largul oraşului[33]. În octombrie 1557, autorităţile fac să se descarce la Messina nave cu grîu din Levant şi din Apulia[34]. Cavalerii din Malta, deloc răsfăţaţi sub raportul aprovizionării, se mulţumesc să supravegheze sistematic ţărmurile Siciliei. Nu se comportă altfel decît corsarii din Tripoli. Plătesc, fireşte, însă urcă la bord în chip de piraţi. Şi nimeni, poate, nu practică această metodă detestabilă mai mult decît Veneţia. Din clipa cînd începe să aibă dificultăţi, nici o navă încărcată cu grîu nu se află în siguranţă în Marea Adriatică. Ea nu ezită să posteze la Ragusa „Vecchia" una sau două galere care, în văzul ragusanilor capturează navele încărcate cu grîne la Volo, Salonic sau în porturile vecine ale Albaniei; sau mai mult decît atît, caută vasele cu grîu pe coasta Apuliei şi le descarcă la Corfu, Spalato sau direct la Veneţia... Desigur, n-a putut să se menţină pe ţărmul Apuliei unde a încercat de două ori să se instaleze; a pierdut acest providenţial grînar şi depozit de vin şi ulei, dar puţin îi pasă! De fiecare dată cînd are nevoie, ea revine aici şi-şi ia ce-i trebuie, fie paşnic, fie prin violenţă. Nu fără însă ca Neapole şi, dincolo de el, Spania să nu protesteze cu întemeiate eterne şi inutile motive: corăbiile capturate de Veneţia sînt de obicei cele pe care le-a închiriat Neapole pentru sine. Acţi-

unile Veneției riscă să provoace răzmerițe în orașul plin de oameni săraci[35].

Toată această activitate este, în cele din urmă, foarte împovărătoare, dar nici un oraș nu se poate eschiva de la responsabilitățile sale chinuitoare. La Veneția, în conturile Oficiului grîului, sînt înscrise pierderi enorme căci, pe de o parte, el dă negustorilor prime importante, iar pe de alta, revinde adesea grîul și făina sub prețul de achiziție. Și mai rău este la Neapole, unde groaza face ca autoritățile să fie nu generoase ci risipitoare[36]. La Florența, marele duce dirijează distribuirile. În Corsica, Ajaccio împrumută din Genova. Marsilia, și ea, chibzuindu-și bine cîștigurile, dă cu împrumut, dar, totdeauna prevăzătoare, în ajunul recoltării, interzice intrarea altor grîne în portul ei și lichidează stocurile vechi, cînd asemenea stocuri există. În felul acesta procedează multe orașe.

Dificile, aceste politici sînt totdeauna și hazardate, de unde rezultă suferințe și dezordini, suferințe pentru cei mai săraci, uneori pentru un oraș întreg, dezordini pentru instituții și pentru însăși temelia vieții urbane. Aceste strîmte unități, aceste economii de altădată sînt oare pe măsura timpurilor noi?

## *Necazuri vechi, necazuri noi: epidemiile*

Pentru ciumă, oaspete înspăimîntător, poate fi întocmită o hartă generală, imperfectă dar grăitoare. În dreptul fiecărui oraș ar exista cifre indicînd anii în care a fost bîntuit de flagel. Nici un oraș nu este scutit de acest recensămînt sumar de acest tabel de afișaj. Ciuma apare drept ceea ce este: o „structură" a secolului. Orașele din Orient primesc loviturile sale repetate mai des decît celelalte. La Constantinopol, la porțile primejdioase ale Asiei, flagelul s-a instalat în permanență. Aici

este marele focar al epidemiilor, de unde ele se răspîndesc spre Occident.

Aceste flageluri, unite cu foametea, antrenează o reînnoire continuă a populațiilor urbane. Veneția, între 1575—1577, a fost devastată de o epidemie de ciumă atît de cumplită, încît 50 000 de persoane au pierit adică a patra sau a treia parte a orașului[37]. Între 1575—1578 se pare că au fost 40 000 de morți la Messina. În întreaga Italie se dezlănțuie, în 1580, după trecerea ciumei, o epizootie ucigașă, boala *del montone* sau *del castrone*[38] care, prin ricoșeu, amenință și viața oamenilor. Aceste date, pe care le transmit contemporanii marchează adesea, prin exagerarea lor, groaza de încercările suferite. Bandello vorbește despre 230 000 de victime la Milano în timpul lui Ludovico Sforza[39]! În 1525, dacă am da crezare unei alte informații, ar fi dispărut nouă zecimi din populația Neapolelui și a Romei[40]; în 1550 ar fi pierit din nou jumătate din populația Milanului[41]; în 1581 ciuma n-ar fi lăsat în viață la Marsilia decît 5000 de persoane[42], și ar fi răpit 60.000 la Roma[43]... Aceste cifre nu sînt exacte dar ele indică fără greșeală că un sfert sau o treime din populația unui oraș putea să dispară brusc într-o epocă în care cunoștințele sale de igienă și de medicină o apărau deocamdată puțin împotriva contagiunii[44]. Și ele se acordă cu povestirile frecvente despre străzile presărate de morți, și căruța cotidiană în care sînt îngrămădite cadavrele, atît de numeroase că nu mai pot fi îngropate... Astfel de catastrofe ruinau și totodată reînnoiau un oraș. Cînd ciuma cedează și abandonează Veneția, în 1577 apare cu totul alt oraș cu alți cîrmuitori. A avut loc o imensă schimbare[45]. Predicînd la Neapole prin martie 1584 — să fie o pură coincidență? — *un frate di San Domenico* susține că „de cîtva timp Veneția se comportă rău fiindcă tinerii au luat conducerea din mîna bătrînilor“ *(poiche*

*i giovanni havevano tolto il governo a vechi . . .)*[46].

Mai repede sau mai încet rănile se vindecă. Dacă Veneţia nu se reface total după 1576[47] cauza este conjunctura care, o dată cu secolul al XVII-lea, o aruncă într-un sens nedorit. Ciuma şi alte epidemii nu sînt grave într-adevăr, decît în perioadele de dificultăţi materiale şi alimentare. Foametea şi epidemiile se ţin de mînă, iată un vechi adevăr pe care Occidentul îl cunoaşte de mult timp. De mult timp de asemenea, fiecare oraş încearcă să se apere împotriva răului prin dezinfectări pe bază de plante aromatice, prin arderea obiectelor aparţinînd ciumaţilor, prin carantina persoanelor şi a mărfurilor (în această privinţă o iniţiatoare a fost Veneţia), prin angajarea unor medici, prin folosirea certificatelor de sănătate, *cartas de salud*, în Spania, *fedi di sanitá* în Italia. Cei bogaţi îşi găsesc dintotdeauna scăparea într-o fugă precipitată. Cînd se anunţă flagelul ei fug în oraşele vecine sau, cel mai adesea, în preţioasele lor case de la ţară. „N-am văzut niciodată un oraş înconjurat de atîtea ferme şi conace, scrie Thomas Platter[48] cînd soseşte la Marsilia, în 1587. Motivul este că, în vreme de ciumă (lucru frecvent din pricina marelui număr de oameni, veniţi din toate ţările) locuitorii se refugiază la ţară". Prin „locuitori" trebuie să înţelegem „cei bogaţi", întrucît săracii rămîn în orice oraş atins de epidemie, şi, din acel moment, asediat, supravegheat cu suspiciune, aprovizionat din afară cu generozitate ca să rămînă aproximativ liniştit. Se dezvoltă în asemenea împrejurări, cum a notat René Baehrel[49], un vechi conflict, avînd ca origine o puternică ură de clasă. În iunie 1478[50] Veneţia este lovită de epidemie. În oraş, ca de obicei, imediat încep furturile. Casa unui membru al Casei Balastreo este în întregime golită, la fel, un magazin al Casei Foscari şi la „Rivoalto", Oficiul consulilor negustorilor întrucît *„hoc tempore pestis communiter omnes haben-*

*tes facultatem exeunt civitatem, relictis domibus suis, aut clausis aut cum una serva, vel famulo** ...". În 1656 la Genova, după mărturia *Capucinului caritabil*, spectacolul este exact același, cuvînt cu cuvînt[51].

Totuși marile epidemii din secolul al XVII-lea (Milano, Verona în 1630, Florența în 1630—1631, Veneția în 1631, Genova în 1656 și chiar Londra în 1664) par mult mai grave decît în secolul precedent. Orașele ar fi trecut, așadar, în a doua jumătate a secolului al XVI-lea prin încercări relativ mai puțin severe. Explicațiile ne vin îndată în minte: agravarea umidității și a frigului, relațiile mai strînse ale Italiei cu Orientul. Dar Orientul însuși de ce suferă mai mult de pe urma flagelului în secolul al XVII-lea.

În secolul al XVI-lea orașele nu sînt victimele doar ale ciumei. Le bîntuie și bolile venerice, „frigurile", tusea convulsivă, dizenteria, tifosul. Bolile nu cruță nici armatele, aceste orașe ambulante și chiar mai neajutorate. În timpul războiului cu Ungaria (1593—1606), un fel de tifos, așa-numitul *ungarische Krankheit*[52] îi decimează pe soldații germani, de-a lungul Europei pînă în Anglia. Orașele reprezintă punctele de legătură indicate de aceste boli contagioase: în 1558 o gripă pe care o urmărim pornind de la Veneția unde lovește, fără să o distrugă, întreaga populație, golind dintr-o singură lovitură Marele Consiliu — ceea ce nu a reușit ciuma niciodată — ajungea la Milano, în Franța, Catalonia, apoi, dintr-un salt, în America[53] ...

Acest regim al epidemiilor are propria sa responsabilitate față de viața sacadată a orașelor, față de acele masacre sociale ale săracilor care nu vor înceta nici mai tîrziu, decît o dată cu secolul al XVIII-lea.

---

* în acel timp de ciumă, îndeobște toți cei care au putința fug din oraș părăsindu-și casele sau rămîn închiși cu o servitoare ori un slujitor (lb. lat. — N. tr.).

O altă trăsură obișnuită: proletariatul orașelor nu se poate menține și cu atît mai mult nu poate crește numeric decît datorită unor imigrații repetate. Orașul are privilegiul de a atrage, în afara eternului imigrant muntean, candidat la toate servituțile, o masă de proletari sau de aventurieri de diverse proveniențe care fac față cererii sale de muncă. Ragusa își găsește mîna de lucru în muntele din apropiere. În registrele *Diversa de Foris* pot fi citite numeroase copii de contracte de ucenici casnici care se angajează pentru un an, doi, trei sau șapte cu taxa medie în 1550, de 3 ducați de aur pe an, salariu plătibil, adesea, la sfîrșitul contractului. Un asemenea *famulus* se angaja să-și slujească stăpînul *in partibus Turcicorum;* toți primesc hrană, îmbrăcăminte și, în plus, promisiunea de a putea învăța meseria patronului[54] sau de a cîștiga o sumă suplimentară în monede de aur la sfîrșitul a cinci, opt sau zece ani din contract[55]. Printre ei, fără ca textele să ne-o spună, cîți nu sînt, alături de localnici, fii de țărani din teritoriul ragusan, adică *morlachi*, mai mult sau mai puțin supuși ai turcilor!

La Marsilia, cel mai tipic imigrant este corsicanul, în special *capocorsino.* La Sevilla, în afara amatorilor de călătorii spre Indii sosiți de pretutindeni, imigranții proletari nelipsiți sînt moriscii. Veniți din Andaluzia, ei umplu marele oraș într-o asemenea măsură încît, la sfîrșitul secolului, autoritățile se vor teme de răscoale, nu numai în munți ci și pe țărm, favorizate de debarcările engleze[56]. La Alger, noii veniți sînt creștini care îngroașă rîndurile corsarilor și captivilor, fugari andaluzi și aragonezi — sosiți la sfîrșitul secolului al XV-lea și la începutul secolului al XVI-lea — meșteșugari și negustori mărunți — ale căror nume se regăsesc astăzi în cartierul Tagarin[57], mai 

sînt, de asemenea, și chiar și mai mulți, berberii din munții învecinați, din Kabylia, care furnizaseră deja pînă atunci, primul strat al populației. Haedo îi descrie săraci, săpînd grădinile celor bogați, cu ambiția de a dobîndi, cînd este posibil, un loc de soldat în corpul de armată auxiliar, căci numai atunci vor fi siguri că au cu ce să-și astîmpere foamea... În întreg Imperiul Otoman, în pofida controlului și interdicțiilor statului și a suspiciunii corporațiilor nu există nici măcar un singur oraș care să nu primească încontinuu imigranți originari din cîmpiile sărace sau suprapopulate. „Această mînă de lucru clandestină și deznădăjduită este un ajutor pentru cei avuți care obțin, fără mare cheltuială, servitorii de care au nevoie grădinile, grajdurile și casele lor..." Asemenea nefericiți concurează chiar munca sclavilor[58].

La Lisabona, unde noii veniți sînt în număr mare, cei mai nenorociți sînt sclavii negri. Numărul lor este mai mare de 15 000, în 1603, față de o populație globală de aproximativ 100 000 de oameni și se răspîndesc cu toții pe străzile orașului în ziua în care se serbează *Nuestra Señora de las Nieves*, Sfînta Fecioară a Zăpezilor, prilej de a-și acoperi din nou coapsele cu pînze și stofe colorate. „Au trupuri mai bine făcute și mai frumoase decît albii notează un capucin[59], și un negru gol are o înfățișare mai frumoasă decît un alb îmbrăcat..."

Pentru Veneția, imigrantul sosește din orașele apropiate (ce decepție este să fii aici ignorat, ținut la o parte, povestește cam prea amănunțit Cornelio Frangipane, un scriitor de la mijlocul secolului[60]) și din cîmpiile și munții învecinați (Tițian este din Cadore). Dacă oamenii din Friuli — furlanii — sînt recrutați cu folos ca servitori și pentru muncile grele, sau, în afara orașului, pentru cele agricole, derbedeii — căci sînt și din aceștia — vin toți sau aproape toți din Romagna și Marche. *Tutti li homeni di mala qualità*, spune un raport

 din mai 1587[61], *o la maggior parte di loro*

*che capita in questa città sono Romagnoli e Marchiani.* Vizitatori nedoriți și, de regulă, clandestini, ei pătrund noaptea în oraș prin filiere organizate, recurgînd la vreun *barcaruol* care neputînd refuza accesul în barca sa unor oameni înarmați adesea cu archebuză cu rondelă, *de roda,* și care, prin bună înțelegere sau nu, îi conduce pînă la Giudecca, la Murano sau pînă la o altă insulă asemănătoare. Interzicerea acestor sosiri ar însemna frînarea criminalității, dar ar trebui o supraveghere crescută a complicităților locale.

Imperiul Veneției și regiunile vecine furnizează și ele cuantumul lor de oameni: albanezi iuți de mînă, cu accese de gelozie sanguinară, greci, onorabili negustori ai „națiunii grecești"[62], sau amărîți care-și prostituează nevestele și fiicele pentru a depăși primele greutăți de instalare și prind apoi gustul acestei ușoare bunăstări[63], morlachii din Munții Dinarici căci esclavonii* nu au doar un chei al plecărilor...

Către sfîrșitul secolului, Veneția se orientalizează mai mult ca oricînd prin sosirea persanilor, a armenilor[64] și turcilor, aceștia din urmă izolați, din a doua jumătate a secolului al XVI-lea într-o dependință a palatului lui Marc Antonio Barbaro[65], așteptînd ca în secolul al XVII-lea să fie instituită un „fontico dei Turchi". Veneția devine, de asemenea, popasul, mai mult sau mai puțin temporar, pe care îl folosesc familiile evreilor de origină portugheză pentru a călători din nordul european (din Flandra sau din Hamburg) spre Orient[66]. Ea este, în plus, refugiul exilaților și apoi al descendenților lor. Astfel, de exemplu, în 1574 mai trăiesc încă aici urmașii marelui Skanderbeg: „seminția supraviețuiește aici... cu mijloace modeste[67]".

Acești indispensabili imigranți nu sînt totdeauna oameni de calitate proastă sau medio-

* Vechiul nume al slovenilor (N. tr.).

cră. De multe ori ei aduc tehnici noi, nu mai puțin necesare decît persoana lor, vieții urbane. Evreii, izgoniți din pricina religiei și nu a sărăciei lor, au jucat un rol excepțional în aceste transferuri de tehnică. Expulzați din Spania, mai întîi negustori cu amănuntul la Salonic și la Constantinopol, ei și-au dezvoltat treptat afacerile pînă cînd au ajuns să-i concureze cu succes în comerț pe ragusani, venețieni și armeni. Evreii au adus în aceste două mari metropole ale Orientului, tiparul, industriile lînii și mătăsii[68] și, dacă dăm crezare unor zvonuri, secretul fabricării afetelor pentru artileria de campanie[69]. Cadouri importante! Există, de asemenea, cîțiva evrei care, izgoniți din Ancona de Paul al IV-lea, au determina prosperitatea, e drept relativă, a portului turcesc de la Valona[70].

Sînt și alți imigranți de calitate, dacă n-ar fi decît artiștii rătăcitori, atrași de orașele care se măresc să-și extindă construcțiile, sau negustorii, în special negustorii și bancherii italieni, animatori sau creatori ai Lisabonei, Sevillei, Medinei del Campo, Lyonului, Anversului... Pentru a construi o lume urbană, trebuie de toate și, de asemenea, oameni bogați. Orașul îi atrage la fel cum îi atrage și pe proletari, deși din alte motive. În importanta problemă, atît de discutată de istorici, privind acest *inurbamento*[71] trebuie să observăm că nu numai *contadini* săraci se răspîndesc în orașul apropiat, ci și nobilii, bogații proprietari de pămînturi. Cu titlul de comparație, cîte clarificări nu aduc frumoasele lucrări ale istoricului sociolog brazilian Gilberto Freyre? Primele orașe ale Braziliei sfîrșesc prin a atrage către ele *fazendeiros* și chiar familiile lor. Se produce o mutare completă la oraș. În lumea mediteraneană, la fel, totul se petrece ca și cum orașul ar cuceri dintr-o singură lovitură castelani și castele. Cutare nobil sienez are castelul său în Maremma, dar și un palat în
 Siena pe care Bandello ni-l descrie cu parte-

rul rar folosit, cu camere de primire, în care mătasea își face o apariție triumfală. Aceste palate reprezintă marii martori ai unei istorii care a precedat o nouă emigrație a celor bogați în afara orașelor, acele reîntoarceri în cîmpii, livezi și vii, acea elegantă „burgheză" de neam mare, atît de vizibilă la Veneția[72], Ragusa[73], Florența[74], Sevilla[75] și destul de generală în secolul al XVI-lea. Este încă o emigrație sezonieră. Chiar dacă se întoarce deseori în locuința de la cîmpie, nobilul care și-a construit castelul în oraș este de acum încolo un citadin. Casa de la țară nu înseamnă decît un lux în plus și adesea o problemă de modă. „Florentinii, scrie un ambasador venețian, Foscari, se iau după lume. Cînd au cîștigat 20 000 de ducați, cheltuiesc 10 000 pentru un *palazzo* în afara orașului. Și în acest fel fiecare urmează exemplul vecinului ... așa încît au construit atîtea palate și atît de somptuoase și de mărețe în afara orașului, că acestea ar alcătui, numai ele, o a doua Florență"[76]. În mod similar pentru Sevilla, în *novelas* din secolul al XVI-lea și al XVII-lea vorbesc pe larg despre vilele în vecinătatea orașului și despre serbările magnifice de dincolo de zidurile lor. Întru totul identice sînt acele *quintas*, pline de arbori și izvoare în jurul Lisabonei[77].

Desigur, aceste gusturi și capricii pot ceda unor hotărîri mai chibzuite și de o mai mare consecvență. În secolul al XVII-lea și, mai ales în secolul al XVIII-lea la Veneția va trebui să vorbim despre o reîntoarcere a orășenilor bogați către proprietatea funciară. Veneția din vremea lui Goldoni lasă în paragină cele mai frumoase palate din oraș și întregul lux se concentrează în vilele de pe malul Brentei. În oraș, o dată cu venirea verii, nu rămîn decît săracii, bogații aflîndu-se pe domeniile lor.

Dar modele și capriciile, obișnuite cînd este vorba de bogați, nu explică totul. Vile, case 

de țară în care proprietarul locuiește alături de fermele vasalilor, *bastides* cum li se spune în Provence, sînt totodată jaloanele unei aproprieri sociale a pămînturilor în favoarea avuției orașelor. Se petrece acum o imensă frămîntare care nu cruță ogoarele fertile ale țăranilor. La Ragusa, unde s-au păstrat atîtea contracte cu țăranii, în registrele oficiale, în Languedoc, în Provence nici o îndoială nu este posibilă în legătură cu această chestiune. Harta acelei comune provensale de pe malul lui Durance care ni se înfățișează în teza lui Robert Livet o demonstrează de la prima ochire. Pămîntul satului Rognes este, începînd cu secolul al XV-lea și mai cu seamă mai tîrziu, brăzdat de ferme, fiecare înconjurîndu-se de domenii relativ întinse. Ele aparțin în secolul al XVI-lea „străinilor", adică unor proprietari care nu locuiesc în Rognes. De cele mai multe ori aceștia sînt „aixezi" adică oameni îmbogățiți din Aix[78].

Astfel se desfășoară fluxul și refluxul între orașe și cîmpii. În secolele al XVI-lea și al XVII-lea, fluxul împinge cîmpiile către orașe, chiar și în ceea ce-i privește pe cei bogați. În vremea aceea Milano, devenind orașul nobililor, își schimbă tonul. În aceeași epocă, proprietarii turci de *ciftlik*-uri își părăsesc satele și șerbii pentru a se stabili în orașele vecine[79]. La fel, la sfîrșitul acestui secol al XVI-lea numeroși nobili spanioli își abandonează domeniile spre a se muta, în sfîrșit, în orașele castiliane, în special la Madrid[80]. De asemenea, schimbarea climatului între domniile lui Filip al II-lea și Filip al III-lea, vinovat de atîtea variații, este legat de apariția nobilimii spaniole în perimetrele urbane unde, pînă la această dată, nu zăbovise decît provizoriu. Explică ea oare, acea revoltă, numită feudală în timpul succesorului Regelui Prudent?

## *Crizele politice urbane*

Aceste dificultăţi ale oraşelor, istoria lor cenuşie, de pe o zi pe alta, nu au aspectul dramatic al conflictelor politice în care evoluţia secolului le aruncă rînd pe rînd fără cruţare. Totuşi, să nu îngroşăm peste măsură această istorie spectaculoasă. Şi mai ales nu se pune problema să o evaluăm cu sentimentele oamenilor acelor timpuri, călăi sau victime, cu violenţa pisanilor judecîndu-i pe florentini, ci să înţelegem procesul care le nimiceşte sau pare să le nimicească. Căci statele triumfă, dar oraşele supravieţuiesc, importante şi înainte şi după perioada lor înfloritoare.

Cronicile şi istoriile politice relatează o serie interminabilă de nenorociri urbane. Au fost atunci lovite nu doar instituţiile, deprinderile, vanităţile locale, ci şi economia, capacitatea de a crea, însăşi bunăstarea comunităţilor orăşeneşti. Dar ceea ce s-a năruit, nu s-a năruit totdeauna complet şi conflictele, adesea, s-au soluţionat prin bună înţelegere, fără o dramă vizibilă; noile fructe, uneori amare, au fost nevoite să se coacă timp îndelungat.

Pentru a observa primele semne, trebuie să coborîm pînă la începutul secolului al XV-lea, cel puţin în Italia, care, o dată în plus, va manifesta o precocitate deosebită. În cîţiva ani vedem sucombînd Verona, cucerită de veneţieni în aprilie 1404[81]; în 1405, Pisa devine florentină[82]; din noiembrie 1406, Padova era cucerită de veneţieni[83]; mai tîrziu, la marginile ţinutului milanez tot în faţa lor cad Brescia în 1420 şi Bergamo în 1427, evenimente care vor fixa de atunci punctul cel mai avansat către est, mereu în alertă, al posesiunilor continentale veneţiene[84].

Dar anii trec; crizele interne, conflictele nesfîrşite, dificultăţile economice care le precedă şi le urează îi fac să se clatine chiar şi pe genovezi. În 40 de ani, între 1413 şi 1453 în oraş

izbucnesc 14 revoluţii[85]. Prada este ispititoare şi primul care pune mîna pe ea este regele Franţei în 1458; apoi în 1464, familia Sforza. Genova scapă de stăpînii săi, dar mai tîrziu, aceştia sînt rechemaţi, mai întîi familia Sforza, iar apoi regii Franţei. Între timp Marea Neagră îi scapă. Mai în apropiere, ea pierde Livorno şi este un miracol cînd, în ciuda frămîntărilor[86] îşi revine, oferindu-se pe jumătate Franţei lui Francisc I, apoi în 1528, trădînd-o prin Andrea Doria în favoarea Spaniei, confecţionîndu-şi atunci o constituţie oligarhică[87]. Dar înainte de această dată Genova este destul de puternică pentru a-şi păstra bunurile şi pentru a pune stăpînire pe ale altora. În 1525, trupele ei cuceresc Savona. Din 1525 pînă în 1526[88], învingătorul s-a îndîrjit împotriva victimei; i-a dărîmat stăvilarul, a astupat portul, apoi, după o încercare de revoltă a oraşului care s-a predat de bună voie turcilor[89], i-a nimicit turnurile în 1528, năzuind să construiască aici o altă fortăreaţă[90]. La această dată însă, se petrecuseră deja nenorociri mult mai mari.

În 1453 survenise cucerirea Constantinopolului, simbolică din mai multe puncte de vedere; în 1472, Barcelona capitula în faţa trupelor lui Juan al II-lea de Aragon; în 1480, prin bună înţelegere, regele Franţei devenea stăpîn peste Provence şi Marsilia. Granada sucomba în 1492. Acestea sînt marile momente ale derutei statelor urbane, prea firave pentru a putea supravieţui luptei angajate împotriva statelor masive. Acestea din urmă domină încă de pe acum situaţia. La începutul secolului, oraşele cucereau alte oraşe mărindu-şi teritoriile. Veneţia şi-a constituit Terra Ferma, Milanul, a creat ţinutul milanez, Florenţa devenise Toscana. De acum încolo însă, învingătorii sînt turcii, aragonezii, regele Franţei, regii asociaţi ai Aragonului şi Castiliei.

Există, desigur, reveniri, dar foarte scurte.
 Pisa, cucerită în 1406, redevine liberă în 1494.

Subjugată din nou în 1509, ea este atunci abandonată de locuitorii săi care pleacă în masă în Sardinia, Sicilia și spre alte regiuni[91].

În alte părți se aprind focuri noi: în 1521, la Vilalar, puternicele și mîndrele orașe ale Castiliei sînt readuse la ordine... În 1540 este rîndul Perugiei care trebuie să cedeze în fața Suveranului Pontif în cursul unui *Guerra del Sale*, război fiscal și lipsit de glorie[92]... În aceeași epocă, către 1543, îndatorarea catastrofală a orașelor napolitane suspenda de la sine ultimele lor libertăți[93]. Aquila, oraș în Munții Abruzzi, este un trup mutilat cel puțin după ce Philibert de Chalon l-a privat în 1529 de prețioasele sale *castelli* și puncte de vamă pe o rază de patruzeci de mile în jur[94]. La începutul secolului al XVII-lea, Alonso de Contreras[95], care comanda aici un pumn de soldați spanioli încartiruiți, îi brutalizează magistrații fără reținere. Această dispută măruntă semnalează, eventual, una dintre ultimele scîntei ale incendiilor reînnoite timp de două secole.

Ce a dispărut o dată cu această lungă criză? Orașul, cetatea medievală, stăpînă pe destinele sale, solid implantată între grădini, livezi, podgorii, ogoare de grîne, faleze și drumuri apropiate. Și el a dispărut așa cum dispar, de regulă, peisajele și realitățile istoriei, lăsînd în urma sa supraviețuiri uimitoare. *Terra ferma* venețiană rămîne o federație de orașe cu libertățile, taxele, semi-interdicțiile sale. Același decor îl întîlnim la Lucca care poate fi contemplat cu ochii lui Montaigne fără a surîde prea mult de vigilența militară a minusculei republici, sau, și mai desăvîrșit la Ragusa! În plin secol al XVI-lea ea este imaginea însuflețită a Veneției din secolul al XIII-lea, unul dintre acele state urbane care cîndva populau țărmurile comerciale ale Italiei. Vechile instituții orășenești funcționează și prețioasele documente care le corespund sînt intacte, ordonate cum trebuie și astăzi.

Cînd, istorici fiind, ne plîngem că nu găsim niciodată la locul lor actele din secolul al XVI-lea, trebuie să învinuim neglijențele, incendiile, distrugerile și jafurile. Ele au avut rolul lor. Trebuie, de asemenea, să învinuim trecerea de la statul orășenesc la statul teritorial precum și acele numeroase dislocări instituționale care au amestecat totul. În momentele de tranziție, statul-oraș nu mai funcționează cu grija sa meticuloasă iar statul teritorial nu i-a luat încă locul (în afară poate de Toscana, unde „despotismul luminat" al Medicilor a grăbit trecerea).

În schimb, în Ragusa cea statornică totul este admirabil rînduit la Palatul Rectorilor: actele judecătorești, registrele de certificate, titlurile de proprietate, corespondența diplomatică, asigurările maritime, copiile cambiilor... Dacă avem șansa să înțelegem lumea mediteraneană din secolul al XVI-lea, ea se datorează acestui centru privilegiat, cu atît mai mult cu cît navele sale de transport o parcurg în întregime, între Islam și Creștinătate, din Marea Neagră pînă la coloanele lui Hercule și mai departe.

Avem totuși de-a face cu o realitate sau cu un decor fals? Ragusa a acceptat să plătească tribut turcilor. Numai cu o asemenea condiție și-a salvat ea prăvălioarele răspîndite pe tot cuprinsul Balcanilor, bogăția și funcționarea precisă a instituțiilor sale. Neutră fiind, ea a profitat de clipele șovăielnice ale veacului. Neutră cu eroism și abilitate dealtfel. Știe să-și arate țepii pentru a se apăra, să-și pledeze cauza și să se roage de Roma și de Creștinătate căci — nu-i așa? — ea este o catolică zeloasă. Față de turci vorbește cu fermitate... Acel patron însă al unei nave ragusane pe care algerienii au capturat-o împotriva oricărui drept, se plînge, urlă, vociferează atît de puternic încît într-o bună zi aceștia îl aruncă în apă cu o piatră legată de gît[96]. Neutrilor nu le reușește chiar totul și totdeauna.

Dar un decor fals, în orice caz și fără discuție, este la Lucca, protectorat abia deghizat al spaniolilor din ținutul milanez, singurul oraș din Italia, spune Cervantes candid, unde spaniolii sînt iubiți[97].

Excepțiile însă confirmă regula: orașele n-au putut supraviețui nevătămate lungii crize politice din secolele al XV-lea și al XVI-lea. Ele au suferit izbirile furtunii și au fost nevoite să se adapteze. Aceasta a însemnat, să cedeze, să trădeze, să discute, să piardă și să recîștige, să se predea sau să se vîndă, așa cum a făcut Genova; să lupte așa cum a făcut Florența, mai curînd cu înflăcărare decît cu luciditate; ori să lupte și chiar să reziste așa cum va fi reușit Veneția într-o manieră supraomenească. Dar oricum să se adapteze, acesta a fost prețul supraviețuirii.

## *Orașele privilegiate ale banilor*

Statele n-au putut nici să cucerească, nici să-și asume totul. Ele sînt mecanisme greoaie care nu pot face față noilor lor sarcini copleșitoare. Economia numită *teritorială* din diviziunile noastre școlare întîrzie să înăbușe economia numită *urbană*. Orașele continuă să fie motoarele progresului. Statele care le au pe teritoriile lor trebuie să se acomodeze cu ele, să le suporte, și acordul este cu atît mai natural, cu cît orașele, chiar cele independente, au nevoie să se sprijine pe spațiul statelor teritoriale.

Întreaga Toscană nu poate susține singură opulenta Florență a Medicilor. Ea nu produce nici a treia parte din consumul anual de grîu al orașului. Ucenicii pentru prăvăliile cunoscutei *Arte delle Lana* vin din ținuturile muntoase toscane, dar și din Genova, Bologna, Perugia, Ferrara, Faenza, Mantova[98]. Pînă spre 1581—1585 investițiile de capital florentin *(accomandita)* se răspîndesc pe întreg cuprinsul 

Europei și pînă în Orient[99] ... Coloniile de negustori florentini sînt prezente pe toate piețele importante, într-o măsură mult mai hotărîtoare decît se consideră de obicei, în țările iberice, domină Lyonul și mai cu seamă Veneția la începutul secolului al XVII-lea[100]. După suirea pe tron a marelui duce Ferdinand (1576) se precizează căutările de noi debușeuri. Și cele mai puțin interesante dintre aceste căutări nu sînt călătoriile galerelor din Saint Étienne, ori acele asocieri cu olandezii pentru a ajunge în Brazilia sau Indii[101].

Aceste orașe importante din secolul al XVI-lea, cu capitalismul lor abil și periculos sînt capabile să stăpînească și să exploateze lumea întreagă. Viața Veneției nu se explică doar prin Terra Ferma sau prin Imperiul său de țărmuri și insule exploatate cu tenacitate. În realitate, ea supraviețuiește pe seama bogăției Imperiului Otoman. Iedera trăiește din seva arborilor de care se agață.

Genova, nu mai puțin, nici ea nu se mulțumește, pentru a-și întreține viața opulentă cu ținuturile sărace din apus și răsărit, sau cu Corsica, posesiune prețioasă dar stînjenitoare ... Drama din secolele al XV-lea și al XVI-lea nu se reduce doar la destinul său politic, în fond o rezultantă și, adesea, o simplă aparență, ci constă în faptul că orașul pierde un imperiu și-și reconstruiește un altul. Dar acesta nu seamănă deloc cu primul.

Primul Imperiu al Genovei se compune, în esență, din colonii comerciale. Să lăsăm deoparte ideile lui W. Sombart despre expansiunea feudală și agricolă a orașelor italiene din Evul Mediu, tinzînd la constituirea unor vaste domenii funciare, ceea ce este adevărat, fără îndoială, în Siria, Creta, Cipru, Chios, unde genovezii se mențin pînă în 1566. Fundamentul prosperității genoveze îl constituie, dincolo de Constantinopol, coloniile pe care le-a plantat la limita Imperiului Bizantin, la Caffa, la
 Tana, la Soldaia, la Trebizonda ... adică fac-

toriile. Pe coasta nord-africană, Tabarca, organizată de negustorii din familia Lomellini va fi una dintre ele, lăsînd să se scurgă spre Genova fabuloasele beneficii ale pescuitului coralier, colonie neîntrerupt activă în tot secolul al XVI-lea ca o stranie citadelă comercială.

Al doilea Imperiu al Genovei, orientat spre Occident, se sprijinea pe piloni străvechi, pe tradiționale și puternice colonii comerciale precum cele de la Milano, Veneția, Neapole a căror păstrare i-a fost suficientă... La Messina, în 1561, colonia genoveză are o importantă cotă-parte asupra negoțului cu grîu, mătase, mirodenii. Potrivit unui document consular, această cotă-parte înseamnă 240 000 de scuzi pe an[102]. Zece, douăzeci, treizeci asemenea colonii sînt răspîndite în jurul Mediteranei.

Dar imperiul prin care Genova a compensat dezastrele sale din Orient, survenite la sfîrșitul secolului al XV-lea, s-a format în ținuturile hispanice, la Sevilla, Lisabona, Medina del Campo, Valladolid, la Anvers, în America... Documentul întemeierii sale la Sevilla îl reprezintă convenția din 1493, semnată între Genova și Regii Catolici[103]. Ea recunoștea coloniilor genoveze dreptul de a alege un consul de naționalitatea lor, *consulem subditorum suorum* și de a-l schimba după voie... Aceste colonii din vest care aveau să modeleze atît de profund și de categoric viața financiară și fiscală a Spaniei, chiar în ajunul măreției sale americane, sînt foarte deosebite, la drept vorbind, niște colonii de bancheri. Genova va fi compensat dezastrul său comercial în Orient printr-o victorie financiară în vest.

Prin *cambios* genovezii vor întemeia negoțul sevillan în direcția Americii, vor pune mîna foarte curînd pe monopoluri importante — cele ale țării și ale lumii — și vor controla îndeaproape însuși regimul lui Filip al II-lea de la mijlocul secolului... Este vorba de o victorie a Genovei? Da și nu. Acest imperiu al banului a cărui plasă, o dată cu apariția iar- 

maroacelor din Piacenza în 1579, se întinde peste întreaga lume occidentală, (așa cum a făcut pînă de curînd piața din Londra) este un imperiu al marilor familii patriciene, al așa-numiților *Nobili Vecchi* nu al orașului menținut ferm de către aceștia, după 1528, în sărăcie, și care, în pofida noilor nobili, a pasiunilor populare și a marii ocazii din 1575, nu le va scăpa din mînă. Această extraordinară aristocrație financiară, devorînd lumea, este cea mai mare aventură urbană din secolul al XVI-lea. Genova pare atunci un oraș al miracolelor. Nu mai are flotă, sau cel puțin nu mai are o flotă suficientă; la momentul potrivit apar corăbiile ragusane și apoi cele marsilieze. Își pierde coloniile din Marea Neagră, apoi Chiosul, centrul operațiilor sale comerciale în Levant în 1566. Și totuși registrele dintre 1550—1650 cuprinzînd *caratti del mare* consemnează că ajung încă pînă la ea mătasea din Asia centrală, ceara albă prin Rusia și „Khazaria“ ca în secolele al XIII-lea și al XIV-lea[104]. Turcii nu-i mai acordă dreptul de a face comerț cu grîne, dar la nevoie ea consumă grîu turcesc... Secolul al XVII-lea este martorul unui regres al economiilor, dar Genova rămîne puternică, agresivă, își declară portul liber, în 1608[105]. Acestea sînt miracole ale banului, care el însuși, nu este un miracol simplu. Totul se îndreaptă către acest oraș al celor foarte bogați. E suficient să se achiziționeze cîteva fracțiuni dintr-o navă ragusană[106] și iat-o în serviciul *Dominantei;* o cantitate neînsemnată de argint plasată în Marsilia și bărcile de pe întreg țărmul provensal îi oferă serviciile. De ce să fie lipsită Genova de mătasea albă din străfundurile Asiei? Nu trebuie decît puțin metal prețios.

Căci orașul este, începînd din anii 1570—1580 centrul redistribuirii metalului alb din America sub controlul privilegiaților finanței,
 familiile Grimaldi, Lomellini, Spinola și atîtea

altele. Argintul pe care nu-l plasează în înaltele și minunatele lor palate din Genova, îl investesc în cumpărări de terenuri și domenii „la Milano, la Neapole, în *Montferrato inferiore* (munții săraci genovezi nu puteau oferi aceste plasamente sigure) sau în rente în Spania, la Roma sau la Veneția"[107]. În Spania, unde poporul, din instinct, îi detestă pe acești orgolioși negustori, iar Filip al II-lea, după împrejurări, îi tratează ca pe niște valeți și îi bagă în închisoare[108], ar trebui întocmită o listă a pagubelor aduse de ei. Un istoriograf marxist[109] a alcătuit bilanțul ravagiilor capitalismului comercial din Nürnberg, în Boemia, Saxonia sau Silezia și îi atribuie responsabilitatea întîrzierii economice și sociale a acestor regiuni, rupte de exterior și neavînd acces în afară decît prin acești intermediari abuzivi. Un proces identic poate fi intentat genovezilor în Spania, unde au blocat dezvoltarea unui capitalism spaniol. Financiarii Malvenda din Burgos sau Ruiz din Medina del Campo nu sînt decît personaje secundare iar responsabilii finanțelor lui Filip al II-lea de la Eraso și Garnica, pînă la marchizul de Auñon, foarte recent instalat în titlu, venituri și prevaricațiuni, nu sînt decît oameni mărunți, care pot fi cumpărați și care se și lasă cumpărați . . .

Astfel, deși statele teritoriale și imperiile cuceresc spațiu cu nemiluita, iată-le totuși în curînd incapabile să exploateze, prin forțele proprii, această imensitate economică. Neputința lor redeschide porțile în fața negustorilor și a orașelor, care aduc adevărata prosperitate în spatele pretențiilor altora. Și chiar acolo unde stăpînesc cu mai multă ușurință, acasă, în limitele teritoriului propriu, statele acționează pe căi ocolite și negociază. Să privim bogăția orașelor privilegiate aparținînd Regelui Catolic — Sevilla, Burgos[110] și Regelui Prea Creștin — Marsilia, Lyon . . . Și așa mai departe! 

Nu-i de mirare așadar dacă în pofida dominației statelor teritoriale, orașele din secolul al XVI-lea, purtate de valul conjuncturii economice și ca urmare a înseși sarcinilor care le sînt lăsate de statul cuceritor, își măresc populația și bogățiile, uneori peste măsură.

Ne-am putea opri la cazul Madridului; capitală tîrzie, el ia locul Valladolidului în 1560, îi cedează din nou întîietatea, silit, din 1601 pînă în 1606. Dar Madridul nu va cunoaște marile sale momente de înflorire decît o dată cu domnia generoasă și puternică al lui Filip al IV-lea (1621—1665).

Am putea de asemenea să ne oprim la cazul Romei care, în prezent, este clarificat de o carte frumoasă[112], dar Roma este totuși un oraș foarte aparte. În chip de orașe pactizînd cu diavolul, așadar cu statul teritorial, Neapole și Istanbul sînt desigur mai tipice. Să observăm că ele au pactizat foarte devreme; Neapole, de la nașterea regatului — *Reame* —, cu siguranță din timpul regimului înnoitor al lui Frederic al II-lea, cel dintîi „despot luminat" pe care l-a cunoscut Occidentul: Istanbulul, din 1453, atunci cînd harta Europei nu cunoștea încă nici Anglia puternică a Tudorilor, nici Franța peticită a lui Ludovic al XI-lea, nici Spania explozivă a Regilor Catolici. Imperiul osmanlîilor este primul stat teritorial care și-a consolidat puterea și într-un fel — prin masacrul de la Otranto din 1480 — el a început, cu paisprezece ani înaintea lui Carol al VIII-lea, Războaiele din Italia. În sfîrșit, Neapole și Constantinopol sînt, fără îndoială, amîndouă, cele mai populate orașe din lumea mediteraneană, și unul și celălalt, niște monștri urbani frumoși, paraziți de anvergură. Londra și Parisul nu apar decît mai tîrziu.

Paraziți: statul înseamnă o concentrare de bani și resurse. De pe urma acestei concentrări, trăiesc capitalele, în cea mai mare parte

rentiere. Trebuie deci să fii nebun, ca Sixt al V-lea, să vrei ca Roma, parazit urban perfect, să devină un oraș harnic[103]! Dovada că lucrul nu era necesar? În secolul al XVII-lea, Roma va continua viața ei trîndavă, și dezvoltarea sa în fond gratuită[104] fără a fi supusă disciplinei ingrate a muncii.

În lumea creștină, Neapole nu are un echivalent. Populația sa de 280 000 locuitori în 1595, este de două ori mai mare decît cea a Veneției, de trei ori decît a Romei, de patru ori decît a Florenței, de nouă ori decît a Marsiliei[105]. Întreaga Italie meridională se îndreaptă către el. Aici se strîng bogații, adesea foarte bogați, și săracii, iremediabil săraci. Supraabundența populației explică de ce în oraș se fabrică atîtea articole de lux. În secolul al XVI-lea, articolele acestea ale Neapolelui sînt, oarecum, aidoma articolelor de astăzi ale Parisului: dantele, șnururi, zorzoane, fireturi, mătăsuri, stofe de mătase lyoneze, funde și cocarde de mătase de toate culorile, pînzeturi fine ... Ele pot fi descoperite pînă la Colonia (Köln)[116] și încă din abundență. Venețienii susțin că patru cincimi din locuitorii Neapolelui trăiesc din prelucrarea mătăsii și se știe că *L'Arte di Santa Lucia* se bucură pînă departe, de o mare faimă. Mătăsuri, numite de *Santa Lucia*, se revînd chiar și la Florența. În 1624 amenințarea legilor împotriva risipei din Spania, riscînd să aducă daune exporturilor napolitane de mătase și de articole de mătase, pun în primejdie veniturile fiscale anuale de 335 220 ducați[117]. Dar multe alte industrii activează sau se pot aclimatiza în oraș, avînd în vedere piața supraabundentă a mîinii de lucru.

Către Neapole se îndreaptă în valuri țăranii din toate provinciile întinsului regat, muntos și păstoresc. Sînt atrași aici de „artele" lînii și ale mătăsii, de lucrările publice începute în vremea lui Pietro di Toledo și continuate mult timp după el (unele nu sînt terminate nici în 1594[118]), de slujbele în casele nobile — căci 

pentru nobili se afirmă moda de a locui în oraș și de a-și etala luxul. La nevoie pot conta și pe nenumăratele case eclesiastice cu droaia lor de servitori și cerșetori. Alergînd către această angajare facilă, „în oricare anotimp al anului“[119], țăranii se eliberează dintr-o dată de drepturile senioriale, destul de apăsătoare pe care nobilul le-a moștenit sau le-a cumpărat de multe ori aidoma cutăror negustori genovezi — pămînturi și titluri, totdeauna fiind de vînzare. Proverbul spune că „aerul orașului te face liber“ ceea ce nu înseamnă și fericit sau bine hrănit.

Orașul deci, nu încetează să se dezvolte („de vreo treizeci de ani, menționează o relatare din 1594[120], el a sporit în case și în locuitori, a cîștigat două mile în jur și cartierele noi s-au umplut de construcții, aproape în aceeași măsură ca acelea vechi“), căci încă din 1551 se speculau terenurile goale de o parte și de alta a zidului construit în apropierea porții San Giovanni la Carbonara pînă la Sant'Elmo, aproape de grădina prințului de Alife[121].

Natural, în enorma aglomerație problema aprovizionării nu încetează o clipă să se pună și să se mențină pe primul plan. Prin intermediul prefectului pe impozit, pe care-l numește începînd de prin 1550 (adevărat ministru al aprovizionării, însărcinat cu cumpărările, stocarea, revinderea către brutari și către negustorii ambulanți de ulei) acest vechi serviciu strict municipal[122] este controlat de vicerege. Orașul nu putea să-și asume singur această gestiune deficitară. În 1607, un document demn de încredere semnalează că el cheltuiește, în cel mai bun caz, 45 000 de ducați pe lună în timp ce veniturile sale nu ating 25 000[123]. Grîul, uleiul sînt adesea vîndute în pierdere. Diferența este acoperită prin împrumuturi dar nu știm deloc în ce condiții, ceea ce este regretabil. Secretul vieții napolitane se ascunde, parțial, în acest deficit care
 în total atinge în 1596, 3 000 000 și 8 000 000 în

1607[124]. Bugetul regatului, care nu se echilibrează cu anii, suportă oare diferența? Sau virtuțile unei economii încă simple și robuste? Ori sosirea corăbiilor nordice[125] care vin să stimuleze activitatea orașului și, aducîndu-i grîu și pește din nord, îi ușurează traiul zilnic? Acesta este mereu strîmtorat, cel puțin în privința aprovizionării cu apă potabilă (din 1560 începînd cu apele rîului Formale[126]) a întreținerii străzilor sau a circulației în port. Digul care protejează navele ancorate este, la sfîrșitul secolului, atît de plin de gunoaie, de scursurile canalelor, de pămîntul deversat de constructorii caselor sau edificiilor publice încît în 1597 se plănuiește cu seriozitate nu de a-l curăța, ci de a-l înlocui cu unul nou[127].

Într-adevăr, totul este disproporționat cînd este vorba despre enormul Neapole. El consumă pe an 40 000 de *salme*, de grîu din Apulia plus multe alte alimente, și importă, se credea în 1625, 30 000 *cantari* de zahăr (adică 1 500 de tone) și 10 000 *cantari* de miere, reexportînd o mare parte sub formă de *siropate, paste* și *altre cose di zucaro.* Desigur săracii nu consumă nimic din toate[128].

Toată această viață abia o bănuim. Știm că autoritățile spaniole au plănuit să încetinească dezvoltarea marelui oraș, dar fără să se hotărască vreodată la măsuri adevărate. La urma urmei, ar fi fost oare chibzuit să se suprime această „supapă de siguranță“ indispensabilă în mijlocul frămîntării neîntrerupte a întinsului Regat?[130] Neapole va rămîne deci același oraș suprapopulat și neliniștitor; ordinea nu domnește în el niciodată și, noaptea, cel mai puternic și mai abil își face singur legile. Fără îndoială, chiar dacă ținem seama de flecărelile soldaților spanioli care cu atîta plăcere își lasă să alerge pana pe hîrtie[131], Neapole este cel mai uimitor și mai fermecător de picaresc dintre toate orașele lumii; mai harnic, desigur, decît ne-o spune foarte proasta sa reputație pe care totuși nimic n-o înlătură. Tre-

buia măcar o dată să se acționeze împotriva vagabonzilor care umpleau orașul[132], iar altădată contra bandelor care se înmulțeau și care produceau deja ambianța favorabilă pentru *lazzaroni*[133]. Neapole corespunde dimensiunilor sudului Italiei, dimensiunilor „Regatului". Tot astfel, Istanbulul urmează imaginea imensului Imperiu Otoman, întemeiat cu atîta promptitudine. Orașul, în întregul său, a urmat curba evoluției imperiului. El numără 80 000 de locuitori imediat după cucerire, în 1478, 400 000 între 1520—1535, 700 000 după spusele occidentalilor la sfîrșitul secolului[134]. Cifrele anunță ceea ce vor fi în curînd, în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea Londra și Parisul, orașe privilegiate în care luxul politic îngăduie toate paradoxurile economice și mai întîi de toate, traiul bun, la un nivel mult superior resurselor și producției proprii. De altfel, aidoma Londrei și Parisului și pentru aceleași motive, Istanbulul nu va cunoaște nici un moment de regres în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea, ba dimpotrivă.

Istanbulul nu este un oraș, ci un furnicar de oameni, un monstru urban. Poziția sa geografică îl divizează contra lui însuși și-i creează măreția și impasurile totodată. Desigur, măreția: fără Cornul de Aur — unicul adăpost sigur din Marea Marmara, atît de frecvent bîntuită de furtună, pînă la Marea Neagră, care își merită faima de mare „nărăvașă" — fără Bosfor, Constantinopolul și Istanbulul, urmașul său, ar fi de neimaginat. Teritoriul urban este fărîmițat prin planuri succesive de apă și de faleze marine prea largi. Un popor de marinari și podari animă mii de bărci, caiace, șlepuri, gabare, corăbii „cu uși" (pentru transportul animalelor între Scutari și țărmul Europei)". „Rumeli Hisar și Beșiktas la sud de Bosfor, sînt două sate prospere de podari"[135], primul destinat mărfurilor, celălalt călătorilor. În această activitate neîntreruptă, epuizantă, prin intermediul căreia se reface

continuu unitatea necesară a orașului, există totdeauna posibilități de angajare. Pierre Lescalopier sosind la Istanbul în primăvara lui 1574, notează: „Există creștini sclavi care prin îngăduința stăpînilor lor, cîștigă, cu *perame* (bărci de tranzit) atît cît să-și plătească răscumpărarea“[136].

Dintre cele trei nuclee aglomerate cel mai important este Constantinopolul sau Stambulul sau Istambulul, acel oraș triunghiular aflat între Cornul de Aur și Marea Marmara, închis dinspre uscat de ziduri duble „de altfel nu prea bune“[137], unde „în tot locul se găsesc din belșug ruine“[138]. El are de jur împrejur o lungime de 13 pînă la 15 mile[139], în timp ce Veneția nu măsoară decît 8. Acest teritoriu urban este acoperit de arbori, grădini, piețe cu fîntîni[140], „pășuni“, locuri de plimbare și numără mai mult de 400 moschei, cu acoperișuri de plumb. Moscheea lui Soliman Magnificul, *Suleymania* cu „esplanada, *medreses*, biblioteca, spitalul, *imaretul*, școlile și grădinile sale ocupă, ea singură, suprafața unui mare cartier“[141]. În sfîrșit, casele sînt înghesuite una în alta, scunde, construite „turcește“, din lemn, „cu pereții despărțitori din paiantă“[142] sau din chirpici, cu fațadele „văruite în siniliu, roz, galben“[143]. Străzile „sînt strîmte, întortocheate și accidentate“[144], nu totdeauna pavate, de multe ori în pantă. Se circulă pe jos, călare, dar niciodată în căruță. Incendiile sînt aici frecvente și nu cruță nici Seraiul. În toamna anului 1544, 7 500 de prăvălii de lemn ard dintr-o dată[145] . . .

În interiorul acestui oraș întins, se află un altul, Besestan, „ca o piață din Saint Germain“ spune Lescalopier care îi admiră „scările mari, frumoase, de piatră, și foarte arătoasele prăvălii pline de mărunțișuri și de albituri din bumbac, brodate cu aur și mătase . . . și de tot felul de lucruri drăguțe și plăcute . . .[145]. Și încă unul, „Atbazar“, piață de cai[147]. În sfîrșit, cel mai prețios dintre

toate, este Seraiul, la extremitatea sudică a orașului. Este o salbă de palate, pavilioane și grădini. Desigur, Istanbulul este, prin excelență, orașul turcilor; turbanele lor albe domină (58% din populație în secolele al XVI-lea și al XVII-lea). Se întîlnesc însă și mulți greci cu turbane albastre, evrei cu turbane galbene, armeni și țigani.

Pe celălalt mal al Cornului de aur, Galata ocupă fîșia țărmurilor meridionale, continuîndu-se la Arsenalul Kasim Pașa cu cele „aproximativ o sută de arcade din piatră, bine boltite, fiecare suficient de lungă pentru a se construi sub ea, la adăpost, o galeră“ ...[149] și întîlnind mai la sud al doilea Arsenal, Top Hane, „unde se fabrică praful de pușcă și artileria“[150]. Galata este portul pe care-l frecventează exclusiv navele din Occident. Aici se află comisionarii evrei, prăvăliile, depozitele, cabaretele celebre unde se vinde vin și *arak*. Pe culmile din spate se găsesc viile din Pera unde își are reședința primul dintre reprezentanții Occidentului, ambasadorul Franței. Este orașul bogătașilor, „destul de întins, aglomerat, construit după moda francă“, populat de negustori latini și greci, aceștia din urmă deseori foarte bogați, îmbrăcați turcește, trăind în case înstărite, împodobindu-și nevestele cu bijuterii și mătăsuri ... Femeile lor, cam prea cochete „mai mult par decît sînt frumoase pentru că se fardează exagerat și-și întrebuințează întreaga avere ca să se îmbrace și să-și împodobească iscusit degetele cu inele și părul cu pietre prețioase dintre care cele mai multe sînt false“[151]. Galata și Pera împreună, pe care călătorii le confundă, alcătuiesc un oraș comparabil cu Orléans[152]. Greci și latini nu domnesc aici ca stăpîni, nici pe departe, dar trăiesc și se roagă după voia lor. Printre altele „se practică în acest oraș religia catolică în deplină libertate, pînă la procesiunile italiene ale flagelanților și la sărbă-
 toarea Domnului străzile sînt înțesate de oa-

meni, supravegheați de doi sau trei ieniceri cărora li se dau cîțiva aspri[153].

Pe țărmul asiatic, Scutari (Usküdar)[154] este schița unui al treilea oraș, diferit de celelalte două. El reprezintă gara caravanieră a Istanbulului, la capătul și la începutul imenselor drumuri ale Asiei. Numărul caravanseraiurilor și hanurilor îi anunță dinainte prezența precum și importanța tîrgului său de cai. Pe mare nu există nici un port care să fie un bun adăpost. Mărfurile trebuie să treacă grăbindu-se, în voia norocului. Ca oraș turcesc, Scutari este plin de grădini și de reședințe princiare. Aici își are sultanul palatul și este un mare spectacol cînd părăsește seraiul și merge cu fregata pe țărmul asiatic „pentru a se desfăta"[155].

Descrierea orașului va fi completă dacă adăugăm cel mai important cartier mărginaș al Istanbulului, Eyub, aflat la vărsarea în Cornul de Aur a rîurilor de pe țărmul european plus lunga ghirlandă de sate grecești, evreiești și turcești de pe cele două maluri ale Bosforului, sate de grădinari, pescari, marinari unde, foarte de timpuriu, s-au construit reședințele de vară ale celor bogați — *yali* — cu temelii de piatră, parter și cîte un etaj de lemn. Ele deschid către apele Bosforului unde vecinătatea de la un țărm la altul nu este indiscretă, „numeroase ferestre fără grilaje"[156]. Nu este exagerat să asemănăm aceste „case de plăcere și grădinărie"[157] cu vilele din cîmpia florentină.

În total, așadar, Istanbulul este un furnicar enorm. În martie 1581, opt nave încărcate cu grîu din Egipt nu-i furnizează hrană decît pentru o zi[158]. Inventare din 1660—1661, 1672—1673[159] sugerează dimensiunile apetitului său, același ca în secolul precedent. Orașul consumă zilnic de la 300 pînă la 500 tone de grîu, care dau de lucru celor 133 de brutari ai săi (la Istanbul, din 84 de brutari, 12 fac pîine albă); pe an, aproape 200 000 de boi dintre care 35 000 pentru pregătirea cărnii sărate sau afumate,

*pastirma*, și (dar să recitim de două ori cifrele înainte de a le da crezare) aproape 4 000 000 de oi și 3 000 000 de miei (exact, 3 965 760 și 2 877 400), mai multe tone de miere, zahăr, orez, saci și burdufuri de brînză, icre și 12 904 *cantari* de unt topit adus pe mare, adică, în jur, de 7 000 tone.

Aceste cifre prea precise pentru a fi exacte, prea oficiale pentru a fi în întregime false, fixează cotele măreției sale. Desigur, Istanbulul consumă fără măsură din imensele bogății ale Imperiului, potrivit unui sistem organizat de o cîrmuire meticuloasă, autoritară și dirijistă. Zonele de aprovizionare sînt alese în funcție de posibilitățile de transport, prețurile sînt fixate ferm, iar la nevoie se operează rechiziționări. Un ordin riguros stabilește punctele de sosire ale mărfurilor pe cheiurile portului. La un Kapani de exemplu, sosește grîul din Marea Neagră. Dar firește, nu tot comerțul se efectuează în această manieră oficială. Orașul prin propria sa importanță, constituie un enorm centru de atracție. Pentru comerțul cu grîu, să remarcăm rolul marilor negustori care îi exploatează pe mărunții cărăuși din Marea Neagră și cel al căpitanilor greci sau turci din Yeni și Koy, de pe țărmul european al Bosforului, sau din Top Hane, în continuarea cheiului Galatei, posesori de averi imense, negustori și transportori nu o dată interesați de contrabanda cu grîu către Occident, pornind din insulele Arhipelagului[160].

Astfel Istanbulul consumă miile de produse ale Imperiului plus stofele și obiectele de lux ale Occidentului. Orașul în schimb, nu restituie nimic, sau aproape nimic, cel mult baloturi cu lînă și piei de oi, boi sau bivoli, care-i tranzitează portul. Nimic nu este comparabil cu acele porturi de ieșire care sînt Alexandria, Tripoli din Siria și mai tîrziu Smirna. Capitala otomană se bucură de privilegiul celor bogați: alții muncesc pentru ea.

Nu putem totuși să ne angajăm fără limite în interminabilul proces al orașelor prea mari. Sau atunci se cuvine să arătăm imediat că ele vor avea rațiunea lor de a fi și că istoricul poate, de asemenea, să pledeze, fără vină, pentru aceste admirabile aparate intelectuale și politice.

Orașele mari reprezintă serele calde ale oricărei civilizații. În plus, ele creează o ordine. Iar aceasta lipsește dureros din anumite regiuni animate ale Europei, în Germania, unde nici un oraș nu impune o direcție în funcție de mărimea sa și în acea Italie, împărțită între diverșii săi „poli" urbani. Orașele create de unitățile naționale sau imperiale creează, la rîndul lor, aceste unități fundamentale. Să privim Londra și Parisul: înseamnă oare atît de puțin?

În Spania unitatea peninsulară a simțit nevoia unei capitale puternice. Abandonarea Valladolidului în 1560 pentru acel oraș fortuit și „geometric", am numit Madridul, n-a fost poate un calcul perfect. Istoricul J. Gounon-Loubens[161] a pretins cu mult timp în urmă că greșeala majoră a lui Filip al II-lea a fost de a nu-și plasa capitala la Lisabona, unde Regele Prudent s-a stabilit între 1580—1583, pînă cînd a părăsit-o definitiv. Ar fi putut face din ea un fel de Neapole sau de Londra. Reproșul acesta m-a impresionat multă vreme. Fixarea lui Filip al II-lea la Madrid evocă anticipat acele cîrmuiri ce-și vor fixa capitalele, arbitrar, în orașele construite ad hoc. Filip al II-lea la Escorial este Ludovic al XIV-lea la Versailles . . . Dar refacerea istoriei nu este decît un joc, un mod de a argumenta, de a se familiariza, în lipsă de altceva mai bun, cu un subiect imens, dificil de stăpînit.

În secolul al XVI-lea aceste orașe aparte, capitalele, ies pe scenă, dar abia în secolul următor se vor instala definitiv la rampă. Cauza

este, desigur, că în plină recesiune economică, statul modern a fost atunci singurul organism capabil să se impună și să prospere împotriva curentului. De la sfîrșitul secolului, sînt vizibile semnele de revenire și se schițează o discriminare între orașele a căror hrană este asigurată cu orice preț și celelalte care trăiesc din munca proprie. Cele din urmă cunosc încă de pe acum momente de stagnare, determinate de însuși curentul vieții economice: apele devin mai domoale și roțile lor se învîrt mai puțin repede.

## Și acum, conjunctura

În orice caz, istoria dinamică a orașelor ne duce dincolo de scopul nostru inițial. Aveam intenția în această primă carte să fiu atent la statornicia, dăinuirea, la cifrele cunoscute și stabile, la repetițiile și la fundamentele vieții mediteraneene, la masele sale de argilă brută și la apele sale liniștite sau pe care ni le imaginăm liniștite. Orașele sînt niște motoare ce se frămîntă, se aprind, gîfîie și pornesc iar. Chiar opririle lor ne introduc în acea lume de mișcare în care se va angaja cartea următoare. Ele sugerează o evoluție și o conjunctură, ne lasă să ghicim cu anticipație linia destinului: acea decădere, anunțată prin atîtea semne în agonizantul secol al XVI-lea și apoi accentuată în secolul următor. Despre motoarele urbane de la 1500 la 1600 s-ar putea spune că au un avans la aprindere; dar cu mult timp înainte de noul secol, acceleratorul este blocat. Opririle, zgomotele suspecte se înmulțesc deși totul merge încă înainte...

### NOTE

1. Vezi lunga notă bibliografică, mai jos.
2. Va trebui reluat, pornind de la sursele arhivelor din Simancas puțin și prost utilizate. Să spe-

răm că studiile anunțate ale lui Felipe Ruiz Martin nu vor întîrzia.

3. Evenimentul este, în acest domeniu, apariția volumului al III-lea și ultimul, al lui Karl Julius BELOCH, *Bevölkerungsgeschichte Italien*, Berlin, 1961.
4. Noutatea revoluționară a studiilor lui Ömer Lufti Barkan.
5. E. HOBSBAWM, „The Crisis of the 17th Century" în *Past and Present*, 1954, nr. 5, p. 33—53, nr. 6, p. 44—65.
6. Alvaro CASTILLO PINTADO, „El servicio de millones y la poblacion del Reino de Granada en 1591", în *Saitabi. Revista de la Facultad de Filosofia y Letras de la Universidad de Valencia*, 1961.
7. Otto BRUNNER, *Neue Wege der Sozialgeschichte. Vorträge und Aufsätze*, Göttingen, 1956, p. 87; F. BRAUDEL, „Sur une conception de l'histoire sociale", în *Annales, E.S.C.*, aprilie-iunie, 1959.
8. Earl J. HAMILTON, *El Florecimiento del capitalismo y otros ensayos de historia economica*, 1948, p. 121—122.
9. Daniele BELTRAMI, *Forze di lavoro e proprietà fondiaria nelle campagne venete dei secoli XVII, e XVIII*, 1961, p. 5 și următoarele.
10. M. MOHEAU, *Recherches et considérations sur la population de la France*, 1778, p. 257—258 și tabelul de la pagina 276.
11. Legatele Conciliului de la Borromeea, Trento, 7 august 1561, Susta, *op. cit.*, vol. 1, p. 67—68 și notele 68—69.
12. G. VIVOLI, *op. cit.*, vol. III, p. 15, și 24, nota 17.
13. N. IORGA, *Ospiti romeni in Venezia*, p. 35.
14. G. MECATTI, *op. cit.*, vol. II, p. 766.
15. *Almanacco di economia di Toscana dell'anno 1791*, Firenze, 1791.
16. De exemplu în 1539, vezi Rosario RUSSO, *art. cit.*, în *Rivista storica italiana*, 1934, p. 435; de asemenea, și în 1560, vezi Si mancas, E° 1148, 1 mai 1757.
17. A. SERRA, *Breve trattato delle cause che possano far abondare li regni d'oro e argento dove non sono miniere*, în A. GRAZIANI, *Economisti del Cinque a Seicento*, Bari, 1913, p. 164.
18. A.d.S. Venezia, Cinque Savii . . ., busta 2.
19. B. N. Paris, fr. 5599.
20. Adică Rialto.
21. G. PARENTI, *Prime ricerche sulla rivoluzione dei prezzi in Firenze*, Firenze, 1939, p. 96 și următoarele.

22. Giuseppe MIRA, *Aspetti dell'economia comasca all inizio dell'età moderna*, Como, 1939, p. 239 şi următoarele.
23. Vezi mai departe.
24. Simancas, E° 1326, 29 septembrie 1956 — 1 octombrie 1569.
25. Consiliul din 13 decembrie 1562, BB 41, f° 25 şi următoarele.
26. Giuseppe PARDI, „Napoli Attraverso i secoli" în *N.R.St.*, 1924, p. 75.
27. Măsuri cerute împotriva pescarilor din cartierul Sf. Ioan „care ies din port scoţînd şi transportînd mai multă pîine decît le este necesar ...", 7 august 1583, A. Com. Marsilia, BB 45, fila 223.
28. Alexandre Agulftequi? către Consiliul Marsiliei, Lyon, 11 noiembrie 1579, A. Com. Marsilia.
29. 28 august 1577, A.H.N., Inchiziţia din Barcelona, libro 1, f° 308.
30. 12 octombrie 1558. Inchiziţia din Valencia, libro 1 A.H.N.
31. A.d.S. Venezia, Capi del Consiglio dei X, busta 294, f° 139. Proiect de cumpărare, 23 iunie 1559; aceeaşi cerere la 16 mai 1560, *ibidem*, f° 144.
32. La Marsilia, Consiliul din 4 mai 1572 oferă negustorilor o primă de 6 soli pentru fiecare încărcătură BB 43, f^os^ 144 şi următoarele. A. Com. Marsilia.
33. A. Com. Marsilia BB 41. f^os^ 1 şi următoarele.
34. Pietro Lomellino către Senioria din Genova, Messina, 8 octombrie 1557, A.d.S. Genova, Lettere Consoli, Napoli Messina 1—2634.
35. În august 1607, foametea provoacă o revoltă la Neapole (*Archivio storico italiano*, IX, p. 266). Foamete decisivă mai tîrziu în timpul insurecţiei din Messina din 1647. Există numeroase referinţe: 23, 26, 27 decembrie 1559; 2 ianuarie 1560, în Simancas E° 1050, f° 3; 28 ianuarie 1560, E° 1324, f° 72; 5 noiembrie 1562, E° 1324, f° 154; 16 decembrie 1562, *ibidem*, f° 147; 8 aprilie 1563, f° 110; 18 martie 1565, A.d.S. Venezia Senato, Secreta Dispacci Napoli, nr. 1; 7 februarie 1566, Simancas E° 1555, f° 25; 18 ianuarie 1570, Simancas E° 1327; 3 martie 1571, Simancas E° 1059 68; 28 februarie 1571, *ibidem* f° 60.
36. 1527, Mario BRANETTI „Notizie di Fonti Documenti" în *Archivio storico di Corsica*, 1931, p. 531.
37. H. KRETSCHMAYR, *op. cit.*, vol. 3, p. 41.
38. G. MECATTI, *op. cit.*, vol. 2, p. 764.
39. M. BANDELLO, *op. cit.*, vol. 5, p. 167. În 1524, Salvatore PUGLIESE (*Condizione economiche*

*e finanziarie della Lombardia nella prima metà del secolo XVIII)*, 1924, vorbește despre 100 000 morţi.

40. G. VIVOLI, *op. cit.*, vol. 3, p. 268.
41. *Ibidem.*
42. *Ibidem.*
43. *Ibidem.*
44. „Un picciol populo e facilmente consumato de una pestilenza", în: G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 2, (*Proemio*, p. 1), fără paginaţie în ediţia din 1599.
45. Vezi mai înainte, nota 37.
46. Marciana Ital. 7299, *Memorie publiche del anno 1576 al 1586*, 18 martie 1584.
47. Referitor la această ciumă din 1576, vezi admirabilul studiu al lui Ernst RODENWALDT „Pest in Venedig 1575—1577, Ein Beitrag zur Frage der Infektekette bei den Pestepidemien West Europas", in *Sitzungsberichte der Heidelberger Akademie d. Wissenschaften, Mathematischnaturwissenschaftlichte Klasse*, Heidelberg, 1953, p. 119 și următoarele.
48. *Op. cit.*, p. 315—316.
49. René BAEHREL „La haine de classe en temps d'épidemie" în *Annales E.S.C.*, 1952 p. 315—350 și de asemenea „Economie et Terreur, histoire et sociologie", in: *Annales hist. de la Révolution française* 1951, p. 113—146.
50. A.d.S. Venezia, Senato Misti, 19, f^os^ 72, v^o^ și 73, 3 iunie 1478.
51. Père Maurice de TOLON, *Préservatifs et remèdes contre la peste ou le Capucin Charitable*, 1668, p. 60 și următoarele.
52. *Op. cit.*, vol. 2, p. 14.
53. Pare P. GIL, *Libre primer de la historia cathalana....*, f° 81.
54. Arhivele Ragusei; vezi și seria Diversa di Cancellaria, 137.
55. *Ibidem*, 146, f° 32 v°, 140, 187 v°, 205, 215 v°, 215 etc.
56. A.d.S. Firenze, Mediceo, 4185, f° 171—175.
57. D. de HAEDO, *op. cit.*, p. 8 v° (despre locuitorii din Kabylia) p. 9 (despre andaluzi).
58. Ömer Lutfi BARKAN, *Conférences inédites à l'École des Hautes Etudes*, p. 11.
59. B. M. SLOANE, 1572, f° 61, iulie-august 1633.
60. B. CEROMETIA, *I forestieri a Venezia*, Venezia, 1858, p. 8, 9.
61. A.d.S. Venezia, Senato Terra, 101, mai 1587.
62. G. HERNANDEZ către rege, Veneţia 17 iunie 1562, Simancas E° 1324, f° 136; N. IORGA, *op. cit.*, p. 136; alături de greci, armeni, circazieni, valahi.
63. M. BANDELLO, *op. cit.*, vol. 4, p. 68.

64. Nicolò Crotto către Antonio Paruta, Angora, 2 mai 1585; Cucina către Paruta, Veneția, 16 aprilie și 25 iunie 1509. Vezi A.d.S. Venezia, Lettere Comm., 12 ter. și N. IORGA *op. cit.*, p. 19.
65. G. D'ARAMON, *op. cit.*, p. 3.
66. F. de Vera către Filip al II-lea, Veneţia, 23 noiembrie 1590, A. N., K 1674.
67. P. LESCALOPIER, *op. cit.*, p. 29.
68. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 1, p. 103.
69. J. W. ZINKEISSEN, *op cit.*, vol. 3 p. 266.
70. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 1, p. 99.
71. Mă gîndesc în special la cartea lui J. PLESNER, *L'émigration de la campagne libre de Florence, au XIII-e siècle*, 1934.
72. H. KRETSCHMAYR, *op. cit.*, vol. 2, p. 194.
73. N. de NICOLAY, *Navigations et pérégrinations orientales*, p. 157, despre casele ragusane la Gravosa, grădinile lor de portocali și lămîi.
74. Vezi mai jos nota 76.
75. Mateo ALEMAN, *De la vida del picaro Guzmán de Alfarache*, 1615, vol. 1, p. 24 și 29.
76. Citat de G. LUZZATTO, *op. cit.*, p. 145.
77. B. M. SLOANE, 1572.
78. Robert RIVET, *op. cit.*, p. 157.
79. R. BUSCH-ZANTNER, *op. cit.*, vezi mai departe.
80. L. PFANDL, *Introduccion al siglo de oro*, Barcelona, 1927, p. 104—105.
81. H. KRETSCHMAYR, *op. cit.*, vol. 2, p. 251.
82. G. VIVOLI, *op. cit.*, vol. 2, p. 52.
83. H. KRETSCHMAYR, *op. cit.*, vol. 2, p. 254.
84. *Ibidem*, p. 337—338.
85. A. PETIT, *André Doria...* p. 6.
86. *Ibidem*, p. 32—33
87. *Ibidem*, p. 214 și următoarele.
88. Vezi mai jos nota 90.
89. P. EGIDI, *Emanuele Filiberto*, 1928, p. 114.
90. SCOVAZZI ȘI NOBARESCO, *Savona* după recenzia din *Rivista Storica*, 1932. p. 116.
91. G. BOTERO, *op. cit.*, p. 39.
92. Despre Perugia, vezi studiile lui TORDI și A. BELLUCCI și *Archivio storico italiano*, vol. 9, p. 114 și următoarele.
93. *Archivio storico italiano*, vol. 9, p. 47.
94. Despre acest simpatic caz de istorie urbană, vezi studile lui Leopoldo PALATINI, ale lui VISCA și CASTI.
95. Jacques BOULANGER, *Les Aventures du capitaine Alonso de Contreras* 1582—1633, 1933, p. 222 și următoarele.
96. D. de HAEDO, *Topographia...* p. 173 v°.
97. *Nuvelă despre Licențiatul Sticloanță*, în *Nuvele exemplare*, p. 214.

98. După teza inedită a lui Maurice CARMONA referitoare la Florența și Toscana din secolul al XVII-lea.
99. Maurice CARMONA „Aspects du capitalisme toscan aux XVI-e et XVII-e siècle, în *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 1964.
100. Vezi mai sus.
101. Vezi mai sus.
102. Consulul Raffaelo Giustiniano către doge și guvernatorii din Genova, Messina, 3 iunie 1561, A.d.S. Genova, Lettere Consoli, Messina, 1—2634.
103. A.d.S. Genova, Giunta di Marina, Consoli Nazionali ed esteri, 1438—1599.
104. R. DI. TUCCI, „Relazioni commerciali fra Genova ed il Levante" în *La Grande Genova*, noiembrie 1922, p. 639.
105. G. VIVOLI, *op. cit.*, vol. 4, p. 23.
106. Astfel Nicoloso Lomellino posedă 8 carate dintr-o navă ragusană, *Santa Nunciata*, pe care o patronează V° Basilio (Arhivele Ragusei, Diversa de Foris, 12 f° 135, 4 mai 1596).
107. Museo Correr, Relatarea lui Santolone despre Genova (1684).
108. J. PAZ și C. ESPEJO, *Las antiguas ferias de Medina del Campo*, 1912 p. 129—141, au dreptate să detașeze, ca fiind exemplară, arestarea în noiembrie 1582 a prințului de Salerno care refuză să mergă la iarmarocul din Medina del Campo.
109. Laszlo MAKKAI, *art. cit.*, vezi mai jos.
110. Referitor la Burgos, vezi: A. de CAPMANY, *op. cit.*, vol. 2, p. 323—324, și importantele observații ale lui R. CARANDE, *op. cit.*, p. 56.
111. Jean DELUMEAU, *Vié économique et sociale de Rome dans la seconde moitié du XVI-e siècle*, 2 vol., Paris, 1959.
112. Georges IVER, *Le Commerce et les marchands dans l'Italie méridionale au XIII-e et au XIV-e siècle*, 1903, p. 1—5 și mai departe.
113. Jean DELUMEAU, *op. cit.*, p. 365 și următoarele.
114. K. Julius BELOCH, *op. cit.*, vol. 3, p. 357.
115. Joseph BILLIOUD, *Histoire du commerce de Marseille*, 1951, vol. 3, p. 551, nu acceptă pentru oraș decît 30 000—45 000 de locuitori, în vreme ce orașul își atribuia el însuși 80 000 (Arhivele comunale ale Marsiliei) BB 45, f° 207, 23 martie 1583.
116. E. von RANKE, *art. cit.*, p. 93.
117. A.d.S. Napoli Sommaria Consulationum, 31, filele 110, 111, 7 februarie 1624.
118. *Archivio Storico Italiano*, vol. 9, p. 247.
119. *Ibidem*.

120. *Ibidem.*
121. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, vol. I, f[os] 79—84, 27 februarie 1551.
122. Pentru amănunte mai ample în legătură cu rolul acestui prefect în puterea executivă napolitană care este Tribunalul din S. Lorenzo, vezi Bartolomeo CAPASSO, *Catalogo regionato dell' Archivio municipale di Napoli*, 1876, vol. 1. p. 120.
123. *Archivio storico italiano*, vol. 9, p. 264, nota 1.
124. B. CAPASSO, *op. cit.*, p. 51.
125. Wilfrid BRULEZ, *op. cit.*, p. 576.
126. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, vol. 1, f° 235, v°, 4 noiembrie 1560.
127. *Ibidem*, vol. 13, f° 373 v°, 20 iunie 1597.
128. Pentru grîul din Apulia, *ibidem*, vol. 5, 13 aprilie 1576; pentru zahăr, şi miere, *ibidem*, vol. 33, f° 13, 135—137, 4 februarie 1625.
129. Despre creşterea populaţiei Neapolelui frînată de autorităţile spaniole, vezi G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 1, p. 114; 22 martie 1560, Simancas, E° 1050, f° 23; 1568, Simancas S.P. Napoles, 1; *Archivio storico italiano*, vol. 9, p. 247; B.N. Paris către 1600, Esp. 127, f° 17 şi 19 v°; Giuseppe PARDI, *art. cit.*, p. 73; să adăugăm şi cartea capitală, deja citată, a lui Giuseppe CONIGLIA.
130. Felipe RUIZ MARTIN, „Fernando el Catolico y la Inquisición en el Reino de Napoles", în: *V Congreso de la Corona de Aragon*, octombrie 1952.
131. Înainte de toate, Miguel de CASTRO, *Vida del soldado español* Miguel de Castro (Coleccion Austral) 1949 şi, de asemenea, *Les aventures du capitaine Alonso de Contreras* (1582—1633), *op. cit.*. mai ales p. 17—20.
132. Simancas, Napoles, E° 1038, 1549.
133. Felipe RUIZ MARTIN, *art. cit.*, p. 320.
134. Despre aceste cifre şi discuţia în legătură cu ele, vezi Robert MANTRAN, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII-e siècle. Étude d'histoire institutionnelle, économique et sociale* 1962, p. 44 şi următoarele.
135. *Ibidem*, p. 84.
136. *Voyage faict par moy, Pierre Lescalopier ...*, f° 35.
137. G. D'ARAMON, *op. cit.*, p. 93.
138. Pierre LESCALOPIER, *op. cit.*, f° 31 v°.
139. G. D'ARAMON, *op. cit.*, p. 25.
140. *Ibidem*, p. 93.
141. R. MANTRAN, *op. cit.*, p. 40 şi Ömer LUTFI BARKAN, „L'organisation du travail dans le chantier d'une grande mosquée" à Instanbul

au XVI-e siècle“, în *Annales E.S.C.*, 17-e année, 1962, nr. 6, p. 1093—1106.

142. Pierre LESCALOPIER, *op. cit.*, f° 32.
143. R. MANTRAN, *op. cit.*, p. 29.
144. *Ibidem*, p. 27.
145. E. CHARRIÈRE, *op. cit.*, vol. 2, p. 757—759, vezi Baronul de TOTT, *op. cit.* Vol. I, p. 75. Lista celor 22 incendii, din 1640—1701, vezi R. Mantian, op. cit., p. 44 şi următoarele.
146. Pierre LESCALOPIER, *op. cit.*, f° 33.
147. *Ibidem*, f° 33 v°.
148. R. MANTRAN, *op. cit.*, p. 44 şi următoarele.
149. Pierre LESCALOPIER, *op cit.*, f° 37 v° notează că „arcadele“ de la Arsenalul din Veneţia sînt în număr de vreo treizeci şi nu sînt „decît nişte piloni de lemn“.
150. *Ibidem*, f° 37 v°.
151. *Ibidem*, f° 38.
152. *Ibidem*, f° 36 v°.
153. *Ibidem*, f° 37.
154. R. MANTRAN, *op. cit.*, p. 81 şi următoarele. Despre caii din Scutari, există numeroase referinţe ale călătorilor.
155. De exemplu, Pierre LESCALOPIER, în *op. cit*, f° 32 v° şi 33.
156. R. MANTRAN, *op. cit.*, p. 85.
157. Pierre LESCALOPIER, *op. cit.*, f° 32.
158. Salazar către M.S. Veneţia 5 martie 1581. Simancas E° 1339: *„Que 8 naves que avian llegado de Alexandria cargados de grano no havian bastado para mas de un solo dia“*.
159. R. MANTRAN, *op cit*, p. 189 şi următoarele. Documentele fondului turc din Biblioteca Naţională din Paris nr. 40 şi suplimentul 1201 au fost analizate pentru mine de Halil Sahili Oglou. De consultat frumosul articol al lui L. Gucer, „Le commerce interieur des cereales dans l'Empire Ottoman pendant la seconde moitié du XVI-e siècle“, în *Revue de la Faculté des Sciences Économiques de l'Université d'Istanbul*, vol. 11, 1949—1950 şi preţiosul studiu al lui Walter HAHN, *Die Verpflegung Konstantinopels durch staatliche Zwangwirtschaft nach turkischen Urkunden aus dem 16. Jahrundert*, 1926.
160. R. MANTRAN, *op. cit.*, p. 104 şi 189.
161. J. GOUNON-LOUBENS, *Essais sur l'administration de la Castille au XVI-e siècle* 1860, p. 43—44.

Partea a doua

# DESTINE COLECTIVE ŞI MIŞCĂRI DE ANSAMBLU

În prima parte a acestei lucrări țelul nostru a fost să izolăm, pornind de la cercetarea spațiului, fenomenele de repetiție, evoluție lentă, permanență.

Examinînd imobilul sau aproape imobilul, n-am șovăit să depășim limitele cronologice ale unei analize restrînse, în principiu, la a doua jumătate a secolului al XVI-lea și să folosim mărturiile altor epoci, inclusiv ale epocii noastre. Victor Bérard a regăsit peisajele Odiseii în cuprinsul lumii mediteraneene pe care o avea sub ochi. Dar adesea la distanță de secole și secole putem redescoperi și omul, chipul lui Ulise și nu numai Corfu, insula feacilor, sau Djerba, insula lotofagilor ...[1].

Partea a doua își propune să sesizeze, dincolo de această scurgere nesfîrșită a timpului, o istorie cu un ritm mai bine precizat: a grupurilor, a destinelor colective, a mișcărilor de ansamblu, adică *o istorie socială* în care totul pleacă de la om, de la oameni nu „de la lucruri", pentru a folosi limbajul lui Maurice Halbwachs sau, eventual, de la ceea ce a construit omul pornind de la lucruri.

De fapt, această a doua parte corespunde unor obiective contradictorii. Ea se preocupă mai întîi de structurile sociale, deci de mecanismele care se degradează lent. Ea se interesează, de asemenea, și de evoluția lor și în cele din urmă combină ceea ce terminologia noastră numește *structură* și *conjunctură*, imobilitate și mișcare, apatie și exces de viteză. Aceste două realități, după cum știu economiștii[2] cărora le datorăm adevărata lor distingere, sînt asociate în viața de zi cu zi, împărțită continuu între ceea ce se schimbă și ceea ce se perpetuează.

Dar nu este ușor să abordăm acest spectacol unic printr-un singur efort. Capitolele noastre au fărîmițat dificultatea și vor aborda succesiv problemele referitoare la economii, la state, la societăți, la civilizații, la intermediarii indispensabili, în sfîrșit, la diversele forme ale războiului. Totuși, cititorul nu trebuie să se în-

șele: toate sînt eforturi orientate, unul după altul, către o înțelegere unitară, în lipsa posibilității de a ajunge la ea dintr-un singur salt.

Într-adevăr, această fragmentare comodă se impunea. Nu este satisfăcător pentru spirit, dar orice „plan“ are valoarea sa dacă permite cea mai bună explicație posibilă, repetînd cît se poate mai puțin.

I

# ECONOMIILE: MĂSURA SECOLULUI

Trebuie, de la început, să redescoperim dimensiunea, proporțiile economice ale secolului al XVI-lea. Țelul nostru este similar celui al lui Lucien Febvre care încerca, în ultima secvență a lucrării sale despre Rabelais[3] să inventarieze instrumentarul mental al secolului al XVI-lea, să-l evalueze spre a elibera problemele obișnuite de soluțiile false ce le deformează pentru că sînt în contradicție flagrantă cu posibilitățile și nivelul intelectual al epocii. Tot astfel este necesar să marcăm, cu trăsături ample, ceea ce reprezintă instrumentarul economic și limitele puterii omului din secolul al XVI-lea înainte de a studia ceea ce, pornind de la ele, el a construit efectiv sau a încercat să construiască în lumea mediteraneană.

## 1. SPAȚIUL, INAMICUL NUMĂRUL 1

Astăzi spațiul ne lipsește și se micșorează în jurul nostru. În secolul al XVI-lea, în schimb, el depășește necesitățile și această bogăție înseamnă, concomitent, un avantaj și un obstacol. Dintre toate temele pe care literatura le reia mereu despre lumea mediteraneană, aceea a „mării pe măsura omului" este una dintre cele

mai dezamăgitoare. Ca şi cum măsura omului ar fi dată o dată pentru totdeauna!

Mediterana nu este, cu siguranţă, pe măsura omului din secolul al XVI-lea. El o domină cu dificultate, — tărîmul ei fiind prea vast — aidoma, pînă de curînd, omului din secolul al XX-lea care stăpînea cu greutate întinderea Pacificului.

### *Pentru cei care scriu: cît se pierde pe drum, la dus şi la întoarcere*

E suficient, pentru a ne da seama de această realitate, să ascultăm lamentările oamenilor confruntaţi cu propria lor viaţă. Cei care scriu se gîndesc, nu fără amărăciune, la lungimea timpului necesar corespondenţei, *lo que se pierde en ir y venir*, cum destăinuie împărăteasa fratelui său, Filip al II-lea[4]. Calvin mărturisea adresîndu-se lui del Vico, faţă de care întîrziase cu răspunsul[5]: „... gîndindu-mă cît de mult timp vor rămîne scrisorile mele pe drum nu ştiu cum am fost atît de nepăsător în a mă achita de datoria mea de mai multe ori“... Cînd o scrisoare soseşte repede, destinatarul este uimit. „Ca să vină de la o asemenea depărtare, de la Valencia la Granada, scrie unui prieten umanistul Antonio de Guevara, scrisoarea dumneavoastră şi-a dat toată osteneala pentru că plecînd sîmbătă ea a ajuns aici luni“. La Valladolid o scrisoare a conetabilului de Castilia îi ajunge de asemenea într-un timp record: „dacă ar fi fost păstrăv, ar fi sosit aici foarte proaspăt“. Imaginea îl urmăreşte de vreme ce peste un număr de ani „scrisoarea dumneavoastră, scrie el marchizului de los Veles îmi sosi cu o mai mare sîrguinţă, mai proaspătă decît somonii care ni se aduc aici de la Bayonne“[6]. Aceste excepţii, ca totdeauna, confirmă regula.

Oamenii politici și ambasadorii cărora li se atribuie cu bunăvoință gînduri mărețe, sînt adesea preocupați de sosirea sau întîrzierea unei corespondențe. La Anvers, la 24 februarie 1575, D. Luis de Requesens scrie lui D. Diego de Çuñiga, ambasadorul lui Filip al II-lea la Paris: „nu știu cum vă merge Domniei Voastre cu scrisorile Spaniei"; în ce mă privește n-am știut nimic despre rege în legătură cu evenimentele din Țările-de-Jos de la 20 noiembrie din anul trecut ... slujirea majestății sale suferă din pricina asta nespus de mult"[7].

O servitute, o obsesie este aceea a curierilor care pleacă sau vor pleca. Nici chiar cei obișnuiți nu au o oră, uneori nici o zi fixă: „Aștept din oră în oră trecerea curierului spre Flandra" notează Chantonnay în decembrie 1561[8]. Evident, această obsesie nu este privilegiul doar al ambasadorilor Regelui Catolic. Este o trudă zadarnică, scria cardinalul de Rambouillet lui Carol al IX-lea[9] să vă grăbiți cu expedierea scrisorilor care ne sînt destinate „din pricina mișeliei și nepăsării conducătorilor de poștă pentru mersul rapid al pachetelor Majestății Voastre ... și care este de un asemenea fel și atît de mare ... încît, foarte adesea, amintitele pachete întîrzie o lună sau șase săptămîni de la Curte pînă la Lyon. Și astfel, cînd le primesc, timpul potrivit și prilejul de a executa ordinele cuprinse în ele sînt de foarte multe ori, spre marele meu regret, irosite ..."

Aceleași lamentări le întîlnim și la Fourquevaux: „Cinci sau șase curieri purtînd ecusonul regelui, scrie el din Madrid în 1567[10], locuitori din zisul Lion, care aleargă uneori pentru poșta curentă a Romei, arată că sînt în slujba Domnului de Nemours cînd transportă poșta. Se procedează astfel pentru a se obține o mai bună purtare a conducătorilor de poștă". Căci ei se însărcinează cu transportul banilor și depeșelor bancherilor de orice naționalitate. Astfel unul dintre ei „a sosit cu diligență zilele trecute la genovezi[10], urmînd această Curte

(a Spaniei), spre a le aduce scrisori de la alți bancheri genovezi, care trăiesc în zisul Lion". În acest timp, scrisorile Regelui Prea Creștin rămîn pe drum. Astfel, într-un rînd corespondența suferă din pricina „proprietarilor de lande"[12]. Totdeauna rezultă întîrzieri de necrezut. Longlée, trimis al lui Henri al III-lea în Spania, semnalează în februarie 1584 că se află de două luni fără nici o știre din partea guvernului său[13], dar că au rămas multe (scrisori) la Burgos care vin cu poștalionul din Valladolid.

Așadar mii de accidente și de incidente: sau legătura dintre doi curieri obișnuiți[14] nu va fi făcută, sau drumurile normale vor fi fost întrerupte, sau, anunțîndu-se bande de tîlhari, curierii vor fi decis să nu mai călătorească noaptea ... De fiecare dată, undeva, departe, se produc accidente neașteptate: viceregele Neapolului rămîne fără instrucțiuni, guvernul Regelui Prudent nu mai cunoaște mersul evenimentelor din Țările-de-Jos, ambasadorul Veneției la Madrid rămîne 60 de zile fără știri din Italia[15].

Desigur, în toate aceste situații este vorba de cazuri anormale, decurgînd din slăbiciunea oamenilor, din jocul împrejurărilor sau din capriciile climatului, dar este o „anormalitate" care se repetă și agravează o situație mereu încordată. Lupta împotriva distanței rămîne o problemă de prevedere dar și de întîmplare, de noroc. Pe mare, un vînt prielnic, cîteva zile frumoase la rînd și într-una sau două săptămîni parcurgi cît nu parcurg alții în 6 luni. Belon du Mans străbate în treisprezece zile distanța de la Propontida la Veneția, deși adesea pentru același drum trebuie o jumătate de an[16]. La fel, pe uscat, unde abaterile sînt mai puțin importante, un război, o alarmă, o ploaie care desfundă drumurile, o ninsoare care astupă trecătorile și dintr-odată termenele cele mai chibzuite nu mai sînt suficiente. Spațiul nu
 are o anumită mărime, aceeași, o dată pentru

totdeauna, ci mărimi diferite, şi nimeni nu este sigur dinainte, deplasîndu-se şi voind să acţioneze, de opririle care i se vor impune.

De fapt, oamenii secolului al XVI-lea sînt resemnaţi în faţa acestor tergiversări. O scrisoare din Spania în Italia îşi caută drumul atît prin Bordeaux şi Lyon cît şi prin Montpellier sau Nisa. În aprilie 1601, o scrisoare către Henric al IV-lea de la D-l de Villiers, ambasadorul său la Veneţia, ajunge la Fontainebleau prin Bruxelles[17] ... În timpul anilor 1550—1560 ambasadorii regelui Portugaliei îşi vor trimite adesea scrisorile de la Roma prin Anvers[18]. Durata traseelor nu este în funcţie de lungimea lor ci de calitatea, de frecvenţa curierilor. Şi apoi mai există şi obişnuinţa: ea nu ţine seama niciodată de trei, patru zile... La sfîrşitul lui 1587 protestanţii „prinţului de Bearn" ocupînd Limousin-ul, drumul rapoartelor directe între Bernardino de Mendoza la Paris şi guvernul lui Filip al II-lea era tăiat. Depeşele trebuiau să fie îndrumate pe itinerare noi, în lungul cărora, din nefericire, nu existau puncte organizate, *por donde no hay postas*. Pe marginea scrisorii care-l informează despre situaţia ivită, Filip al II-lea scrie: „ar fi mai important ca scrisorile să călătorească pe o cale sigură decît să cîştige patru sau cinci zile, cu excepţia unor împrejurări în care graba ar avea importanţă"[19].

## *Dimensiunile mării: cîteva viteze record*

Cifrele cu care putem lucra diferă mult unele de altele. În plus ele nu formează decît rar serii omogene. La nevoie, vom avea o idee despre distanţele în stare pură, reţinînd vitezele excepţionale care dau, pe scurt, dimensiunile cele mai mici ale mării[20].

Cele mai mari viteze, de 200 sau peste 200 de km pe zi nu sînt realizabile decît pe mare[21] 

pe timp frumos și, de preferință cu galere întărite, ca aceea pe care Don Juan din Austria a trimis-o în grabă din Messina și care a atins coasta catalană (Palamos) în șase zile[22]. Momentul era dramatic: era vorba, pentru Don Juan, să obțină cu orice preț anularea ordinului pe care îl dăduse Filip al II-lea de a rămîne inactiv, cu o mare parte a flotei sale, la Messina. Galera a făcut călătoria singură, bine înarmată; după spusele unei corespondențe toscane, ea naviga *sempre per golfo senza toccar terra*[23] (mereu în largul golfului, fără să atingă țărmul), așadar în linie dreaptă. Performanța nu este unică. Cu doi ani înainte, și în timpul iernii, în decembrie 1570 Giovanni Andrea Doria ajunsese în cinci zile de la Genova la Palamos; distanța și viteza sînt mai mici, dar dificultatea învinsă este comparabilă[24]. Tot astfel, cu șaizeci de ani în urmă cei două sute de kilometri dintre Oran și Cartagena, fuseseră străbătuți într-o singură zi de cardinalul Cisneros, la 23 mai 1509, într-o miercuri. A fost o călătorie miraculoasă, *como si tuviera el viento en la manga*[25], ca și cum ar fi avut vîntul „în buzunarul mic", la ordinele sale. Este aproximativ viteza călătoriilor „prospere" dintre Rodos și Alexandria care, după Belon du Mans[26] necesită mai puțin de 3 zile și 3 nopți, aceasta să nu uităm, cu simple vase comerciale.

Pe uscat, lăsînd excepțiile la o parte, recordurile de viteză sînt mai mici, dar mai regulate decît pe mare așa încît pentru legăturile poștale, drumul mai costisitor al uscatului este preferat celui pe apă. În Europa, cele mai mari viteze sînt realizate, probabil, de către curierii organizației poștale a lui Gabriel de Tassis, pe parcursul Italia—Bruxelles, via Tirol, parcurs studiat cu grijă pe care punctele de staționare sînt reduse la minimum și unde, mai ales, în Eifel, scurtăturile sînt bine cunoscute și folosite în mod regulat. Traseul acestei rute este deja în sine un record și cei 764 de km ai săi

 sînt străbătuți în cinci zile și jumătate, adică,

aproximativ, cu o viteză de 139 km pe zi[27]. Sîntem departe de vitezele excepționale ale mării, dar și mult peste ritmul obișnuit al drumului continental. Ca un exemplu, de la Paris la Madrid știrea senzațională despre noaptea Sfîntului Bartholomeu (24 august 1572) nu va călători nici măcar cu 100 de km pe zi: dacă la Barcelona ea ajungea la 3 septembrie, în capitala spaniolă nu va sosi decît pe data de 7 spre seară[28]. Totuși urmărirea felului în care se propagă știrile importante reprezintă un alt mod eficient de a evalua vitezele excepționale. Știrile au aripi.

Luarea Nicosiei la 9 septembrie 1570, este cunoscută la Constantinopol la 24 septembrie; la Veneția, via Ragusa, la 26 octombrie; la Madrid la 19 decembrie[29]

Știrea despre Lepanto, de la 7 octombrie 1571, parvenea la Veneția la 18 octombrie, la Neapole la 24, la Lyon, la 25, la Paris și Madrid la 31[30].

Pacea turco-venețiană, încheiată în secret la 7 martie 1573, divulgată la Veneția la 4 aprilie[31] va fi cunoscută la Roma pe data de 6 la Neapole pe 8, la Palermo și la Madrid pe 17[32].

Vestea cuceririi Goletei și Tunisului, la 24 august 1574, atingea Veneția la 1 octombrie, cînd sosea aici Pierre Lescalopier, care, însărcinat cu o misiune diplomatică, părăsise Istanbulul, străbătuse Bulgaria, Valahia și Transilvania pentru a ajunge istovit în capitala habsburgilor. Noutatea îl făcu visător: această flotă turcească, acum victorioasă, el o văzuse plecînd din Constantinopol la 15 mai trecut, cu numai două săptămîni înainte de propria sa plecare[33]. Cîte lucruri avusese ea timp să făptuiască în vreme ce, el rătăcea pe drumuri!

Aceste intervale care schițează undele de propagare ale știrilor despre evenimentele de la Nicosia, Lepanto, Veneția, Tunis nu îngăduie în cel mai bun caz decît măsurări aproximative. Astfel, urmînd primul exemplu, vom 

putea oare spune că lumea mediteraneană măsoară 99 de zile în lungime? Cifra este exagerată. În realitate știrea plecată din Nicosia s-a desprins greu de insula asediată și este sigur că Veneția nu a dat nici o atenție retransmiterii ei către vest.

Orice evaluare rămîne, de altfel, suspectă, inexactă, din momentul în care o închidem într-o singură cifră. Și mai ales ce evaluăm? Vîntul purtător de vești, goana scrisorilor, nu alcătuiesc decît un capitol din lupta împotriva spațiului.

## *Vitezele mijlocii*

Dificultatea este mult mai mare, dacă lăsînd la o parte vitezele — record, le cercetăm pe cele mijlocii. Chiar sprijinindu-ne pentru a le stabili, pe documente, ar fi ele revelatoare atîta vreme cît durata aceleiași călătorii poate varia de la una la două, trei, patru și chiar șapte sau opt zile? Important este acest evantai larg deschis, această diferențiere considerabilă a duratelor, unele în raport cu altele; el are valoare de *structură*. Revoluția modernă a transporturilor nu a mărit doar vitezele (într-o manieră extraordinară) ci a suprimat (ceea ce este la fel de important) nesiguranța pe care fenomenele naturale o impuneau odinioară. Timpul neprielnic nu înseamnă astăzi decît o neplăcere mai mică sau mai mare. Cu excepția vreunui accident, el nu mai influențează orarele. În secolul al XVI-lea în schimb, toate orarele depind de el. Neregularitatea este regula obișnuită și acel ambasador venețian care ajunge în Anglia în ianuarie 1610 va aștepta 14 zile la Calais în fața unei mări agitate pe care nici o navă nu îndrăznește s-o înfrunte[34]. La fel, un exemplu mărunt, ambasadorul Francesco Contarini pe care Veneția îl trimite pe lîngă sultan, în 1618[35], străbătea albia largă și puțin adîncă a Mariței în șase ore nu fără trudă. În

iunie 1609 o corabie venețiană care merge la Constantinopol, trebuie să rămînă 18 zile la adăpostul insulei Chios, pe plaja deschisă de la Santa Anastasia, așteptînd să se potolească furtuna[36].

Așadar să nu cerem prea mult acestor ciudate viteze medii și falsei lor simplități. Care este atunci singurul lor avantaj? Uniformizarea, faptul că se adresează imaginației, permițînd reîntoarcerea în trecut dincolo de revoluția modernă a transporturilor în privința căreia nu simțim nici o clipă cît de mult a răsturnat totul. A le lua în considerare înseamnă a descoperi perspectiva unei călătorii pentru un contemporan al lui Filip al II-lea.

Traversarea mării de la Constantinopol la Alexandria se făcea în vreo 15 zile, incluzînd și escalele; în opt zile, fără a mai socoti și opririle[37]. De la ieșirea din cetățuia Hellespontului pînă în insula Chios erau suficiente două zile de navigație[38]. În octombrie sau în noiembrie 1560 o corabie ragusană, plecată din Messina, ajunge la Alexandria *fra novi giorni** și acest interval nu este prezentat ca un record[39].

Străbaterea mării în zona centrală varia după anotimpuri, nave, itinerarii. Aceeași navă care face opt zile de la Malta la Tripoli, în Maghreb, ajunge în 18 zile de la Tripoli la Messina[40]. O corabie, în aprilie 1562, leagă în șase zile Tripoli de Sciacca, de pe coasta meridională a Siciliei[41]. O serie de călătorii de la Tunis la Livorno — una în 1600, două în 1608, opt în 1609, două în 1610 — dau următoarele durate ale traseelor: șase, șapte, opt, nouă, nouă, nouă, zece, unsprezece, douăsprezece, treisprezece, paisprezece, paisprezece, douăzeci, adică o durată medie de aproximativ unsprezece zile. Cele două călătorii mai rapide, una de șase și cealaltă de șapte zile, sînt realizate, ca pentru a dejuca previziunile, de o corabie, prima, în

---

* în vreo nouă zile (lb. ital. — N. tr.).

ianuarie 1600 și de o „barcă", a doua, în iulie 1609[42].

Informațiile ne lipsesc în legătură cu durata călătoriilor între Marsilia și Spania pe de o parte, și Marsilia și Africa de nord, pe de alta. Erau, adesea, călătorii secrete. Ambasadorul Regelui Prea Creștin are nevoie de o săptămînă pentru a ajunge din Baleare în Alger[43] cu galerele regale pe timp frumos (cel puțin începînd din a doua zi). Două călătorii din 1609 și una din 1610 pe distanța Alger-Livorno vor dura, treisprezece, cincisprezece și, respectiv, cinci zile[44]. Cinci față de cincisprezece — iată o variație de la unu la trei.

Pe distanțele lungi, diferențele rămîn importante. O corabie venețiană, în octombrie-noiembrie 1570[45] merge din Candia la Otranto în douăsprezece zile; o alta, în mai-iunie 1561[46] străbate aproape întreaga Mare Interioară, de la Candia la Cadiz într-o lună.

Totuși în iulie 1569 două galere algeriene ating Constantinopolul după șaptezeci și două de zile de navigație; la 7 ianuarie 1574, o corabie plecată din Alexandria, sosește la Messina la 5 aprilie: călătoria sa a durat optzeci și opt de zile. Cifrele „normale" în secolul al XV-lea pentru călătoriile de la Veneția la Jaffa ar fi de ordinul a patruzeci-cincizeci de zile, ne asigură un istoric.[47] Am publicat însă[48] un tabel al călătoriilor de la Veneția la Ierusalim care cuprinde durate medii mult mai ridicate.

Listele livorneze[49] ne oferă lotul lor de precizări. Cinci călătorii de la Alexandria la Livorno (două în 1609, una în 1610, două în 1611) dau următoarele cifre: douăzeci și trei, douăzeci și șase, douăzeci și nouă, treizeci și două, cincizeci și șase, adică o medie de treizeci și trei de zile. Opt călătorii — cinci în 1609, trei în 1610 — de la Cartagena sau de la Alicante la Livorno au următoarele durate: nouă, nouă, zece, cincisprezece, douăzeci și cinci, treizeci, patruzeci și nouă, adică o medie

de nouăsprezece zile. În cel mai rău caz, pentru o călătorie Spania — Livorno — Alexandria durata totală ar fi de cincizeci și două de zile[50]. Nu susținem că este o cifră medie.

În limbajul unei asemenea medii, s-ar putea trage concluzia, în mare, că atunci cînd este vorba de străbaterea Mediteranei în sensul meridianelor trebuie să socotim una sau

Variația vitezei de circulație a știrilor
(după Pierre Sardella)

| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Alexandria | 266 | 19 | 89 | 65 | 55 | 17 | 323 |
| Anvers | 83 | 13 | 36 | 20 | 16 | 8 | 200 |
| Augsburg | 110 | 19 | 21 | 11 | 12 | 5 | 240 |
| Barcelona | 171 | 16 | 77 | 22 | 19 | 8 | 237 |
| Blois | 345 | 53 | 27 | 14 | 10 | 4 1/2 | 222 |
| Bruxelles | 138 | 24 | 35 | 16 | 10 | 9 | 111 |
| Budapesta | 317 | 39 | 35 | 18 | 19 | 7 | 271 |
| Burgos | 79 | 13 | 42 | 27 | 27 | 11 | 245 |
| Calais | 62 | 15 | 32 | 18 | 14 | 12 | 116 |
| Candia | 56 | 16 | 81 | 38 | 33 | 19 | 163 |
| Cairo | 41 | 13 | 10 | 7 | 8 | 3 | 266 |
| Constantinopol | 365 | 46 | 81 | 37 | 34 | 15 | 226 |
| Corfu | 316 | 39 | 45 | 19 | 15 | 7 | 214 |
| Damasc | 56 | 17 | 102 | 80 | 76 | 28 | 271 |
| Florența | 387 | 103 | 13 | 3 | 3 | 1 | 390 |
| Genova | 215 | 58 | 15 | 6 | 6 | 2 | 300 |
| Innsbruck | 163 | 41 | 16 | 7 | 6 | 4 | 150 |
| Lisabona | 35 | 9 | 69 | 46 | 43 | 27 | 159 |
| Londra | 672 | 78 | 52 | 27 | 24 | 9 | 266 |
| Lyon | 812 | 225 | 25 | 12 | 13 | 4 | 325 |
| Marsilia | 26 | 7 | 21 | 14 | 12 | 8 | 150 |
| Milan | 871 | 329 | 8 | 3 | 3 | 1 | 300 |
| Neapole | 682 | 180 | 20 | 9 | 8 | 4 | 200 |
| Nauplia | 295 | 56 | 60 | 36 | 34 | 18 | 188 |
| Nürnberg | 39 | 11 | 32 | 20 | 21 | 8 | 262 |
| Palermo | 118 | 23 | 48 | 22 | 25 | 8 | 312 |
| Paris | 473 | 62 | 34 | 12 | 12 | 7 | 171 |
| Ragusa | 95 | 18 | 26 | 13 | 14 | 5 | 280 |
| Roma | 1053 | 446 | 9 | 4 | 4 | 1 1/2 | 266 |
| Trani | 94 | 14 | 30 | 12 | 12 | 4 | 300 |
| Trento | 205 | 82 | 7 | 3 | 3 | 1 | 300 |
| Udine | 552 | 214 | 6 | 2 | 2 | 1 1/2 | 400 |
| Valladolid | 124 | 15 | 63 | 29 | 23 | 12 | 191 |
| Viena | 145 | 32 | 32 | 14 | 13 | 8 | 162 |
| Zara* | 153 | 28 | 25 | 8 | 6 | 1 | 600 |

* I indică localitățile aflate în legătură cu Veneția; II — numărul cazurilor observate; III — numărul cazurilor normale, IV — duratele maxime (în zile); V — media aritmetică rotunjită (în zile), VI — durata normală (în zile), VII — durata minimă (în zile), VIII — durata normală calculată pe baza duratei minime = 100, sau, în alți termeni, raportul între durata minimă și durata normală.

două săptămîni și că, probabil, este nevoie de două pînă la trei luni ca să se întreprindă traversarea ei în lungime. Să adăugăm că aceste dimensiuni vor rămîne aceleași în secolul al XVII-lea și chiar mai tîrziu.

## *Cazul privilegiat al scrisorilor*

Față de aceste aproximații, am prefera, desigur, o serie omogenă de evaluări. Este exact ceea ce ne oferă din belșug scrisorile — iarăși ele — ale guvernelor, ambasadorilor, negustorilor, simplilor particulari. Între 1497 și 1532, Marin Sanudo, mereu la curent cu faptele și mișcările Seniorei din Veneția, a înregistrat cu fidelitate sosirea scrisorilor și știrilor, adică aproape 10 000 de date utilizabile. Această cantitate enormă supusă regulilor statisticii de Pierre Sardella[51] ne îngăduie să întocmim tabelul de mai sus, apoi harta no. 28. Mai trebuie să interpretăm cu exactitate mărturia acestor știri care aleargă spre Veneția dar să nu-i pretindem prea mult.

Neîndoielnic, teritoriul pe care-l măsoară este eterogen, lipsit de *izotropie*. Dacă luăm distanța Paris-Veneția drept rază și descriem un cerc avînd Veneția în centru, se contureaza un spațiu izotrop, circular, în care știrea, asemenea unei lumini difuze s-ar propaga uniform din toate punctele circumferinței către centrul său. Dar, asta bineînțeles nu înseamnă nimic, știrea bate pasul pe loc în fața obstacolelor naturale. Alpii, Pas-de-Calais, marea. Și marile viteze depind de bunăvoința oamenilor, de calculele și necesitățile lor. Între 1497—1532 Veneția este interesată de hotărîrile Regelui Prea Creștin, de zvonurile și știrile din Franța. De la Paris, aceste mărfuri prețioase aleargă către ea.

Știrile aflate în mișcare, uniformizate prin cifrele medii, fixate pe hartă, nu sînt astfel decît prin artificiu. Călătoriile lor sînt, în reali-

tate, extrem de variabile; evantaiul duratelor lor, foarte larg (vezi coloana a VIII-a, raportul de la minim la normal), ar fi și mai deschis dacă am compara minimul cu maximul. O mică surpriză: coeficientul de neregularitate pare invers proporțional cu distanța parcursă. În plus, el crește, ceea ce e firesc, de îndată ce intră marea în acțiune. Astfel se explică împrejurarea că Zara stabilește un record (de la 1 la 6). Ea reunește, într-adevăr, cele două condiții: să fie aproape de Veneția și totodată să fie separată de ea prin Marea Adriatică, cu circulația nesigură.

Pe scurt, pornind de la aceste calcule, avem o canava, o bază de ansamblu pentru verificări și comparații. Singurul ei defect, ori, dimpotrivă, singura sa calitate este că duratele fixate astfel sînt relativ mici. Ele traduc prudența, și înseși resursele bogatei Veneții, corespund unui sistem de alarmă. Pentru Veneția, a afla ce se petrece la Paris, la Valladolid, la Constantinopol este o necesitate înțeleaptă și nu o simplă curiozitate.

Cînd se schimbă înregistrarea, rapiditatea consemnată nu este totdeauna aceeași. Astfel în birourile lui Filip al II-lea, se îngrămădesc scrisori sosite din toate părțile lumii. Regula impune ca pe spatele ultimei pagini (*la carpeta*)[52] să fie înscrise datele de trimitere și de sosire și, nu mai puțin precis, dar mai rar, cele ale răspunsului. Sute de mii de informații se oferă în felul acesta răbdării unui calculator. Filip al II-lea, cu excepția unor călătorii foarte cunoscute la Cordoba, Lisabona, Zaragoza, Barcelona sau Valencia, nu s-a clintit din centrul Castiliei după întoarcerea sa din Țările-de-Jos din 1559. Dacă există uneori incertitudini asupra poziției corespondenților săi, sau asupra traseului scrisorilor, aceste îndoieli pot fi înlăturate.

Ar fi ispititor să regăsim printre aceste informații unitățile de măsură analoage celor ale lui Pierre Sardella, considerînd din nou Veneția drept centrul coordonatelor. Pentru parcursul

Madrid-Veneția (să admitem că el este echivalent cu traseul Valladolid-Veneția, din evaluările lui Sanudo) rezultă din 40 de indicații reținute la sfîrșitul secolului al XVI-lea, după scrisorile reprezentanților Spaniei la Veneția, că timpul cel mai scurt este de 22 zile (față de 16 la Sanudo) iar cel mai lung de 85 (am lăsat la o parte un caz aberant de 145 zile). Media aritmetică nerotunjită se fixează la 40 de zile (față de media rotunjită de 29 zile la Sardella). Pentru distanța Constantinopol-Veneția, 16 observații pentru aceeași ani, dau o durată minimă de 29 zile, iar maximă de 75. Media se fixează în vecinătatea acestor cifre, la 41,5[53]. De astă dată sîntem mai aproape de cifrele lui P. Sardella (stabilite, e drept, pe o bază deosebit de largă), dar totdeauna deasupra acestora. Concluzia: la sfîrșitul secolului legăturile pe marea axă a lumii mediteraneene nu mai sînt oare, pentru Veneția și Spania, atît de pretențioase și de frămîntate ca la începutul aceluiași secol? A afirma acest lucru înseamnă să ne hazardăm fără dovezi suficiente.

În orice caz, în calculele noastre, ca și în cele ale lui P. Sardella, Veneția se situează la jumătatea drumului, cu foarte mare aproximație, față de Madrid (sau Valladolid) și Constantinopol: 40 sau 41½ zile conform mediilor noastre și 29 față de 37 stabilite de Sanudo, adică o lume avînd în întreaga sa lungime fie 80 fie 66 de zile, cifră oricum superioară dimensiunii de 52 de zile pe care am obținut-o arbitrar adunînd durata Alexandria-Livorno la durata Livorno-Cartagena[54]. Faptul că distanța Alexandria-Cartagena nu este egală cu distanța, și ea reconstituită Constantinopol-Veneția-Madrid, nu simplifică raționamentul. Dar trebuie să ne împăcăm cu imposibilitatea de a măsura exact marea, chiar cu ajutorul prețioaselor scrisori ale oamenilor politici sau ale negustorilor.

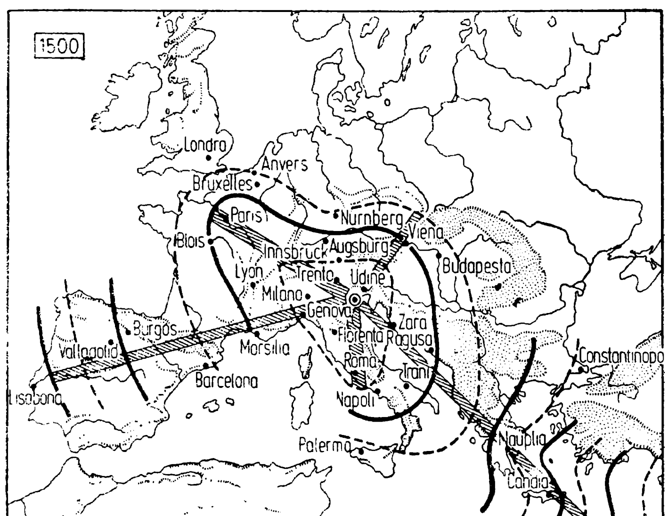
## *Ştirea, marfă de lux*

Ştirea, marfă de lux, valorează mai mult decît greutatea sa în aur. „Nu există nici un curier, scrie ducelui de Ferrara agentul său din Veneţia, care să pretindă mai puţin de un ducat de fiecare plic“[55], între două oraşe totuşi apropiate, Ferrara şi Veneţia. La începutul secolului al XVI-lea, tarifele între Veneţia şi Nürnberg[56] variază după lungimea mai mare sau mai mică a traseului: patru zile, 58 de florini; patru zile şi 6 ore, 50; cinci zile, 48; şase zile, 25 (să notăm că viteza record înregistrată de P. Sardella este cu două zile mai mare decît aceasta din urmă). Evident că la acest început al secolului al XVI-lea avem de-a face cu legături ultra-rapide, aflate la dispoziţia negustorilor bogaţi, cînd, dacă nu ne înşelăm prea tare, diferenţele de preţuri pe pieţe sînt mai mari ca niciodată.

Există interesul de a interveni la nevoie, în goană, oricare ar fi cheltuiala, faţă de această ierarhie foarte dinamică a preţurilor. Mai tîrziu afacerile vor intra pe făgaşul lor normal. Din lectura scrisorilor lui Simón Ruiz, în timpul celei de a doua jumătăţi a secolului al XVI-lea, nu rămînem cu impresia că investigarea situaţiei, sau preţurilor sau căutarea informaţiei ultra-rapide mai contează tot atît cît odinioară[57]. Doar marii bancheri sau guvernele îşi pot îngădui un asemenea lux al cărui cost nu a încetat să crească pe măsură ce înaintăm o dată cu secolul. La 14 iulie 1560[58], Chantonnay, pe atunci ambasador al lui Filip al II-lea la curtea Franţei, trimite un curier de la Chartres la Toledo, dus-întors. Acesta aleargă, în total, 179 poşte şi consumă 358 de ducaţi, adică doi ducaţi pentru fiecare poştă. Este o sumă enormă, mult mai mare decît salariul anual al unui profesor la Universitatea din Padova sau Salamanca! Aceste poşte trebuie să aibă vreo 10 sau 12 kilometri fiecare şi dacă acel curier a gonit 18 leghe[59] pe zi, observăm că ne aflăm,

un moment, cu mult deasupra recordurilor obişnuite... Bogaţii pot obţine cu bani asemenea isprăvi supraomeneşti.

În concluzie, măsurarea încetinelii inerente spaţiului, pornind de la scrisori, se dovedeşte paradoxală. Chiar cînd ele călătoresc fără să se grăbească, aceste mărfuri preţioase aleargă mai repede decît alţi călători.




28, 29—30. NOUTĂŢI ÎN DRUM SPRE VENEŢIA

Liniile isocrone din *săptămînă* în *săptămînă* indică, aproximativ, timpul necesar călătoriei scrisorilor care, în cele trei hărţi, se îndreaptă, toate, către Veneţia. Prima hartă a fost întocmită după lucrările lui Pierre Sardella referitoare la anii 1500 sau mai exact 1496—1534. A doua şi a treia, după gazetele veneţiene manuscrise păstrate la Record Office din Londra. Cercetarea lor a fost făcută, pentru mine, de F. C. Spooner. Fişiile radiale cenuşii sînt cu atît mai strîmte cu cît viteza medie este mai mare. Aceasta este datorată nu înmulţirii curierilor în funcţie de urgenţa veştilor. În general, încetineala circulaţiei din ultima hartă corespunde cu aceea din prima, în timp ce popasurile sînt de multe ori evident mai mici în a doua hartă. Demonstraţia nu este convingătoare. În principiu compararea vitezelor ar trebui să se facă pornindu-se de la suprafeţele care mărginesc curbele isocrone cu acelaşi număr de ordine. Dar aceste suprafeţe nu sînt marcate cu o precizie suficientă. Totuşi, dacă încercăm să le suprapunem, în general ele apar de aceeaşi întindere, o anumită extensiune într-un punct fiind contrabalansată de o restrîngere în altul. Este inutil să spunem că trecerea suprafeţelor în km², la vitezele zilnice nu se face fără măsuri de prevedere prealabile.

Ar fi deja un motiv pentru a ne abate de la studierea sistematică a înregistrărilor poștale ale birocrației lui Filip al II-lea sau, chiar, de la cercetarea, de astă dată, a scrisorilor negustorului Simón Ruiz (circa 100 000)[60].

Într-adevăr, aceste operații riscă să nu ne în-

vețe nimic în plus față de ceea ce știam dinainte. Scrisorile depind, în fond, de curierii periodici și neperiodici, aceștia din urmă mai puțin importanți decît ceilalți sub raport statistic. Studierea scrisorilor înseamnă redescoperirea, mai devreme sau mai tîrziu, a acelor curieri periodici ale căror întîrzieri oficiale le cunoaștem dinainte. Agenția Tassis s-a angajat să transporte scrisorile de la Roma la Madrid în 24 de zile între 1 aprilie și sfîrșitul lunii septembrie și în 26 în timpul celuilalt semestru, de iarnă. În jurul acestor cifre se situează nu duratele medii necesare scrisorilor și ambasadorilor[61] — căci conducătorii poștalioanelor își respectă rareori promisiunile — ci limita de sus a vitezelor normale. Pornind de la aceste viteze, cîteva sondaje, precum cele ale lui Valentin Vázquez de Prada[62] (pentru traseul Madrid-Anvers) ne permit să calculăm cu anticipație, sau să prevedem, evantaiul vitezelor reale.

Al doilea motiv, și de o mare importanță, pentru a nu ne arunca în acest ocean de calcule, ar fi că pornind mereu de la Veneția, pe urma acelor *avvisi* pe care orașul nu încetează să le producă și să le răspîndească și din care s-au păstrat lungi serii manuscrise la *Archivio di Stato*, ca și la *Marciana* și chiar la *Record Office* din Londra, se pot întocmi, pentru secolele al XVII-lea și al XVIII-lea, hărți analoage celei ale cărei elemente ne-au fost furnizate de Sanudo. Două dintre aceste hărți stabilite de Frank Spooner pentru perioadele 1681—1710 și 1733—1735 fixează zonele „de ascultare" ale curiozității venețiene[63]. Vitezele de deplasare în aceste zone sînt, *grosso modo*, cele din 1492—1532, ceva mai rapide în secolul al XVII-lea, mai puțin rapide în secolul al XVIII-lea.

Concluzia rezultă astfel fără echivoc. Căutăm în acele înregistrări o măsură „conjuncturală" a spațiului, specifică secolului al XVI-lea și întrevedem, chiar înainte ca analiza să

se fi încheiat, că acesta are dimensiuni cvasi-permanente. O dată în plus ne aflăm în prezența unor structuri ample. Omul poate asalta spațiul după voie, e liber să-și facă țăndări vîslele galerelor întărite, sau să gonească pînă la istovire caii ștafetelor, să-și dea iluzia, purtat de vînt, că zboară pe valurile mării — în realitate spațiul îi rezistă inert și dincolo de isprăvile sale trecătoare, își ia în fiecare zi revanșa. Desigur, recordurile ne vor trezi mereu curiozitatea la fel ca și pe cea a contemporanilor. De la Paris la Cracovia știrea morții lui Carol al IX-lea este transmisă în treisprezece zile, ne informează Sully[64] și „regele Poloniei" nu se mai prezintă a doua zi în fața supușilor săi . . .; vestea că i s-a născut un nepot lui Francisc I, în ianuarie 1544, zboară în două zile de la Fontainebleau la Lyon (420 km)[65] și cutare ștafetă turcească va goni de la Istanbul la Erzerum în 18 zile omorînd mare parte din cai[66], *con far creppar molti cavalli.* Toate aceste recorduri au valoarea lor, (ar mai putea fi citate și altele) și este util să le măsurăm, raportîndu-le la vitezele medii obișnuite[67] . . . Dar nu acesta este esențialul. Important este că vitezele medii și recordurile sînt sensibil egale înainte și după secolul pe care-l avem în vedere. Mărfurile, corăbiile, călătorii merg la fel de repede sau la fel de încet în timpul Papilor din Avignon[68], sau la Veneția în prima jumătate a secolului al XV-lea[69] ca și în secolul lui Ludovic al XIV-lea. O înnoire, o ruptură nu se vor produce decît o dată cu sfîrșitul secolului al XVIII-lea.

## *Comparații actuale*

„Dacă ținem seama de toți factorii, ajungem la constatarea, scrie un economist[70], că spațiul economiei „mondiale" în timpul Antichității romane putea fi parcurs în patruzeci sau în jur

de șaizeci de zile, folosind cele mai bune mijloace de transport. Acest spațiu se întindea de la coloanele lui Hercule la frontierele regatului parților și de la gurile Rinului, la salba pustiurilor africane. Or în zilele noastre (în 1939) trebuie de asemenea aproape patruzeci pînă la șaizeci de zile pentru a acoperi întreg teritoriul economiei mondiale moderne, dacă utilizăm numai procedeele obișnuite de transportare a mărfurilor și dacă neglijăm teritoriile fără importanță economică și lipsite de mijloace de transport".

Nu-mi însușesc aceste evaluări și nici cifrele date de același autor privind vitezele rutiere în epoca romană, în jur de 50 km pe zi[70], căci nu se poate pune problema unor evaluări precise dincolo de o anumită întindere. Din acest punct de vedere, am spune că Mediterana din secolul al XVI-lea are, constant, aproximativ dimensiunile „romane", deși s-a scurs mai mult de un mileniu, sau, eventual, că Mediterana secolului al XVI-lea corespunde, ea singură, *mutatis mutandis*, lumii întregi din 1939. Este deci imensă, nemăsurată și nu-și merită reputația de a fi „umană" decît prin comparație, pentru că omul secolului al XVI-lea începe deja să se lupte cu alți monștri, cu Oceanul Atlantic, spre a nu mai vorbi de cel Pacific; monștri față de care Mediterana pare un animal domestic, desigur, nu „lacul" din secolul al XX-lea — patria surîzătoare a turiștilor și yachturilor — cînd uscatul poate fi atins pretutindeni în cîteva ore și pe care, pînă de curînd, Orient-Expresul o înconjura la un singur drum. Pentru a înțelege ce reprezintă ea în secolul al XVI-lea, se impune să-i mărim în imaginație teritoriul atît cît ne este îngăduit, să recurgem la imaginile anacronice ale călătoriilor în care trebuia să-ți riști luni, ani, și chiar viața.

Comparațiile semnificative nu lipsesc, de exemplu, călătoriile acelor negustori tătari, contemporani cu noi, pe care ni-i descrie Al-

dous Huxley în cartea sa *Înconjurul lumii făcut de un sceptic* răspîndindu-se din Himalaia pînă-n Cașmir și în Indii, după ce și-au umplut pungile cu monede de aur, piese de zece ruble dinaintea Revoluției ruse, precizează Huxley[71]. Romantice personaje! Ei pot sugera călătoriile din secolul al XVI-lea în Siria, la extremitatea lumii mediteraneene unde se confruntă și se amestecă lumi diferite care nu pot avea încredere una în alta. Prin aceste locuri nu sînt folosite polițele. Totul se face prin troc sau contra bani gheață. Aici, trebuie să sosești poleit cu aur și argint, cum fac tătarii de astăzi.

Se va considera cumva o căutare facilă de paradoxuri dacă susțin că evenimentele recente din China deceniilor 3—4 ale secolului nostru, cu monstruoasele sale războaie civile, cu invaziile străine, cu masacrele, foametea și, în mijlocul vastelor întinderi, cu orașele sale înghesuite, înconjurate de ziduri ale căror porți se închid în timpul nopții, mi-au sugerat Franța Războaielor religioase? Furișîndu-se între orașe, o ceată de partizani își poate croi drum nepedepsită din înaltul Sîciuan pînă în Shantung. La fel se vlăguiește Franța ultimilor Valois prin care rătăcesc să-și piardă urmele bande de aventurieri străini sau autohtoni. În cele din urmă, ea își consumă întreaga bogăție și totuși cît de bogată este Franța în acest secol al XVI-lea, adevărat hambar al belșugului! Giovanni Botero[73] socotește cu uimire tot ceea ce poate servi aici drept hrană soldaților, recrutați oficial sau nu, care consumă cu voracitate resursele întregii țări, ale imensei Franțe din secolul al XVI-lea. Un document venețian din epocă (1587) vorbește despre „revărsarea de străini înarmați care intră atunci în Franța“[74].

Stranie asociere! Ea face însă sensibilă impresia spațiului nemăsurat, greu de imaginat pentru noi, cînd vorbim despre lumea mediteraneană. Nu este suficient să repetăm acele judicioase expresii ale istoricilor economiști 

germani, *Welttheater* și *Weltwirtschaft** pe care ei le întrebuințează cu plăcere în legătură cu ansamblul istoric fremătător al lumii mediteraneene, pentru a marca faptul că, univers de sine stătător, „economie închisă“ ea a viețuit vreme îndelungată închistată, limitată la circuitul său de 60 de zile, fără să intre în contact cu lumea înconjurătoare și mai ales cu Orientul Îndepărtat, decît superficial. Ceea ce interesează este să fixăm dimensiunea universului mediteranean și prin ce anume dimensiunea lui îi determină structura, nu numai economică ci și politică. Va trebui, ca de fiecare dată, să facem un efort de imaginație.

## *Imperiile și spațiul*

A înțelege importanța distanțelor înseamnă a privi sub o lumină nouă problemele pe care le ridică administrarea imperiilor, în secolul al XVI-lea.

Și mai întîi, a imensului imperiu spaniol care, în epocă, este o adevărată întreprindere de transport, pe mare și pe uscat. El impune — în afara deplasărilor neîntrerupte de trupe — transmiterea a sute de ordine și știri. Politica lui Filip al II-lea are nevoie de aceste legături, reclamă armate în mișcare, transferuri de metale prețioase, circulația cambiilor. Toate sînt lucruri esențiale care explică, la rîndul lor, o bună parte dintre acțiunile lui Filip al II-lea și, de asemenea, importanța Franței pentru el. Despre aceasta din urmă s-a spus dintotdeauna că era încercuită de posesiunile Habsburgilor. Dar dacă Imperiul o amenință din afară, ea îl amenință dinăuntru și cine ar putea spune care dintre cele două primejdii este mai mare? Franța lui Francisc I și cea a lui Henric al II-lea fusese ostilă și închisă. Cu excepția traversării rapide

* teatru universal; economie universală (lb. ger. — N. tr.).

din 1540, în timpul vieții sale Carol Quintul a circulat ocolind țara asediată și păstrîndu-se la o bună distanță de ea. În schimb, din 1559 pînă în 1589, timp de treizeci de ani, drumurile Franței au fost deschise în cea mai mare parte serviciilor statului major politic și trezoreriei lui Filip. Și dacă Regele Prudent nu se mișcă din Spania, dacă el rămîne aidoma păianjenului în mijlocul pînzei sale, explicația o furnizează miile de necesități ale întîietății financiare și economice ale Castiliei și ale legăturii vitale cu America, precum și faptul că frontierele franceze nu-i mai sînt complet închise.

În consecință, a te așeza alături de Filip și a-i relua documentele înseamnă a măsura la nesfîrșit acest spațiu intermediar al Franței, a cunoaște dotarea serviciilor sale poștale, drumurile pe care există și cele pe care nu există puncte de schimbare a cailor, a înregistra întreruperile din circulația curierilor pe care le impun ici și colo Războaiele religioase, a le măsura frecvența, durata, relativa gravitate, a studia, în plus, meandrele circulației banilor, în special ale cambiilor punctele de legătură ale piețelor de tranzacții financiare . . .

Într-adevăr, pentru un stat nu există doar una, ci zeci de forme de luptă împotriva spațiului. Imperiul spaniol, rău plasat ținînd seama de fărîmițarea sa europeană și mondială, a folosit în acest scop cea mai mare parte a forțelor sale. Astfel, el se va adapta mai bine decît oricare altul la sarcinile sale obligatorii și se va organiza în vederea lor. Orice s-ar fi zis, în ceea ce privește transporturile, viramentele, și comunicațiile el a egalat sau a depășit cele mai bune organizări. Este cel puțin curios că el a avut, începînd de prin anii 1560 un fel de specialist al transporturilor de trupe și de materiale în persoana lui Francisco de Ibarra, pe care ar fi interesant să-l cunoaștem mai bine, pe el și pe emuliii săi.

Literatura istorică neglijează prea mult această enormă activitate a mașinăriei hispanice. 

Ea n-a știut să ne vorbească decît despre apatia lui *rey papelero,* a acestui rege birocrat, „cu picioarele de plumb", „el însuși și stăpîn și secretar, ceea ce este o mare virtute", spunea despre el încă din 1560 episcopul de Limoges[75] și „cufundat în întregime în treburile sale și care nu pierde nici o oră, rămînînd toată ziua aplecat peste hîrtiile sale"[76]. Un rege surmenat de muncă și care un sfert de secol mai tîrziu nu va voi să se oprească din truda sa supraomenească, în ciuda mustrărilor cardinalului Granvelle[77], în van doritor în ce-l privește de știri noi[78]. Trebuie să facem deosebirea între diferitele „încetineli" ale Spaniei. Există mai întîi încetineala curierilor; informațiile sosesc lent, răspunsurile și dispozițiile călătoresc de asemenea, lent. Toate cîrmuirile se află în această situație și cea spaniolă în primul rînd. Totuși, la egalitate de spațiu și de distanțe de acoperit, Imperiul spaniol se află, în mare, la egalitate cu celelalte. Slăbiciunile sale sînt și ale lor. Imperiul otoman este și el o asociere de apatii puse cap la cap. De la Constantinopol la Marea Adriatică, la Cattaro sau la Spalato trebuie să socotim 16—17 zile pentru o călătorie efectuată în grabă[79]. Marea Neagră, *Mar Maggiore,* rezervă itinerare schimbătoare, foarte puțin previzibile. În Marea Egee, Marea Albă a turcilor, vitezele cele mai mari sînt derizorii... Chiar și în 1686, știrea că o navă turcească ar fi navigat de la Istanbul la Negroponte (este drept, în decembrie) în 8 zile[80] este o știre vrednică de menționat. Pentru străbaterea Mării Roșii, flota lui Soliman Pașa[81] are nevoie de două luni. În aceste călătorii este vorba despre distanțe impenetrabile pe care ar fi zadarnic să vrei să le sfărîmi, încremenite, ca să spunem astfel, timp de secole. Pegolotti, în *Pratica della Mercatura* (1548), semnalează că de la Trebizonda în Taurus călătoria durează 12—13 zile dacă negustorul merge călare și 30—32 pentru caravane. În 1850, Goedel, consul
 al Austriei în Trebizonda, pretinde că pe același

parcurs sînt necesare 27 pînă la 30 de zile „cînd drumul se află în stare bună“[82].

O a doua formă de apatie a Spaniei este cea a hotărîrilor, a timpului scurs înainte de expedierea ordinelor. Mărturiile contemporanilor concordă: francezii, italienii se simt că aparțin altui temperament într-o țară de oameni flegmatici, la fel de înceți în a lua o hotărîre, pe cît sînt de abili s-o disimuleze. Dar nu avem garanția că acest portret, schițat de atîtea ori, este exact. Imaginea pe care un străin o concepe și o colportează despre o națiune este adeseori pe cît de categorică, tot pe atît de falsă. Se pare totuși că inerția guvernamentală sau, cum îi spune episcopul de Limoges, „lîncezeala acestei țări“[83] este indiscutabilă. Cînd în 1587 se află la Roma despre isprăvile lui Drake în fața Cadizului, Papa exclamă: „Majestatea Sa este o personalitate lipsită de anvergură, care niciodată nu ajunge să ia o hotărîre pînă ce nu trece prilejul favorabil“. La Paris „nu numai că acestei reflecții i s-a acordat multă importanță, dar ea a fost și divulgată tuturor, adăugîndu-se că vîrtelnița reginei Angliei valora mai mult decît spada regelui Spaniei“[84]. Clevetiri, desigur. Cu toate acestea, dacă ne referim din nou la corespondența diplomatică, se pare că guvernul francez era mai prompt în rezolvarea treburilor sale. Dar vina, la Madrid, este oare, totdeauna, a regelui care vrea să citească totul? Spania fiind prinsă într-o viață imperială cu o rază mult mai mare decît cea a Franței (sau a Angliei), Filip al II-lea trebuie să aștepte, pentru a se hotărî, voci care îi vin de mult mai departe. Ajungem astfel să facem legătura dintre cele două încetineli discutate. La lîncezelile proprii, vasta mașinărie spaniolă le asociază pe cele ale navigației din Atlantic, Oceanul Indian și chiar Oceanul Pacific. De fapt ea trebuie să corespundă celei dintîi economii, celei dintîi politici raportate la dimensiunile lumii cunoscute. Iată unul dintre motivele pentru care inima Spaniei bate într-un ritm mai lent decît alte- 

le... Începînd din 1580, după cucerirea Portugaliei, acest ritm se încetinește și mai mult. Să ne gîndim la dificultățile lui Sassetti, acest florentin care ajunge în Indiile Orientale în 1585 și a cărui corespondență ni s-a păstrat. Dacă s-ar avea în vedere, scrie el din Cochin la 27 ianuarie 1585 prietenului său Pietro Vettori, rămas la Florența, cele șapte luni de navigație care vor trebui îndurate „cu un regim de pesmeți și apă sălcie, strivit într-un spațiu strîmt, în mijlocul a 800—900 de persoane, chinuit de foame, de sete, de rău de mare, de lipsă de confort"[85] ar exista puțini amatori să ajungă în Indii. Numai că, iată, cînd vezi o navă, simți și dorința să urci pe ea... Or dispozițiile regelui Spaniei sînt obligate să suporte aceste șapte luni de călătorie și altele... .

Astfel nu există nici o îndoială: lupta Spaniei împotriva distanțelor este o luptă dură și, mai bine decît oricare alta, evidențiază „limitele secolului al XVI-lea".

## *Cele trei misiuni ale lui Claude du Bourg (1576 și 1577)*

Un exemplu mărunt va demonstra acest lucru. El ne readuce în preajma unui aventurier francez, Claude du Bourg, personaj famelic și destul de enigmatic. A fost un geniu sau doar un extravagant? Cine va cerceta numeroasele documente inedite aflate la Biblioteca Națională, va hotărî, poate, în această privință...

Personalitatea sa ne interesează însă aici mai puțin decît cele trei călătorii destul de ciudate care l-au adus în Spania: prima în mai 1576, a doua în septembrie-octombrie a aceluiași an, a treia în iulie-august 1577. În primele două rînduri, însărcinat cu afacerile ducelui de Alençon și adăugînd, fără îndoială, multă imaginație misiunii sale, el a negociat în numele prințului o eventuală căsătorie a acestuia cu una

dintre infante, fiică a lui Filip al II-lea care i-ar fi adus soțului ei drept zestre Țările-de-Jos; a treia oară — citim și recitim textele pentru a le da crezare —, Claude du Bourg acționează în numele lui Henri de Béarn care solicită un împrumut Regelui Catolic și sprijinul pentru căsătoria surorii sale cu prințul de Savoia. Fiecare dintre aceste misiuni extravagante pune cele mai complicate probleme, și, pentru a desăvîrși comedia, ele dezlănțuie furiile ambasadorului Franței, Saint Gouard.

Prima oară, personajul nostru a revenit cu o scrisoare mai mult sau mai puțin vagă pentru stăpînul său și, pentru el însuși, cu un lanț de aur prețuind 400 de ducați. La a doua călătorie, regele a încercat să-l evite: „nu credeam că Claude du Bourg va mai reveni, mai ales după scrisorile dumneavoastră din 30 iulie și 13 august", scrie el ambasadorului său la Paris la 4 octombrie 1575. Nedoritul era în acest timp la Barcelona la 2 septembrie. A-l opri, a evita cel puțin unele incidente grave cu ambasadorul regelui Franței, tratînd totul prin scris, era o problemă de promptitudine în expedierea ordinelor. Çayas îi scrise repede de două sau trei ori, Claude du Bourg nu-l ia în seamă, se strecoară printre ochiurile plasei și, povestește Filip al II-lea „cînd mă întorceam de la Escorial la Prado el se proțăpi în drumul meu la Galapagar, la 22 septembrie, dimineața, și îmi înmînă o scrisoare manuscrisă a ducelui de Alençon, cu data de 19 august și, mai deschis decît prima dată, îmi propuse negocierea căsătoriei ducelui cu una dintre infante, fiicele mele. I-am răspuns prin ducele de Alba...". Faptul divers încetează să ne mai preocupe din acest moment.

Dar că un izolat, care, în plus, este și indezirabil a putut să se furișeze străbătînd întreaga Spanie și, semnalat de serviciile de supraveghere, să scape controalelor și barajelor, pentru a apare pe neașteptate chiar în fața Regelui Prudent, iată o ispravă pe care numai vitezele 

reduse, încetineala timpului au făcut-o posibilă[86].

## *Spațiul și economia*

Orice activitate se izbește de rezistența spațiului, își descoperă în el limitele și posibilitățile de acomodare... Condamnată la lîncezeală, la pregătiri laborioase, la opriri inevitabile, economia mediteraneană trebuie văzută încă de la început sub acest unghi al distanțelor.

Nici chiar cambiile, marfă privilegiată, nu scapă acestei legi generale a inerției. Pentru toate piețele, timpul consumat pe drum se adaugă sistematic termenelor de plată, prevăzute de cambia însăși. La începutul secolului, intervalul acesta, pornind de la Genova[87], este de 5 zile pentru Pisa, 6 pentru Milano, 10 pentru Gaeta, Avignon, Roma, 15 pentru Ancona, 20 pentru Barcelona, 30 pentru Valencia, Montpellier, două luni pentru Bruges, trei pentru Londra... Banii lichizi călătoresc și mai încet. Cînd aparițiile flotelor în portul Sevillei, începînd cu a doua jumătate a secolului al XVI-lea ajung elementul dominant al economiei europene, mediteraneene și mondiale, devine posibilă urmărirea, an cu an, pătrunderea fiecărei noi cantități de metal alb ce se adaugă stocului monetar și care, de la o piață la alta a Occidentului, circulă conform unui calendar cu etape rărite cum îl sugerează schițele întocmite de José Gentil da Silva[88].

Aceleași dificultăți există și pentru mărfuri: sînt fabricate cu încetineală, întîrzie în magazii, trec dintr-o mînă în alta din ce în ce mai puțin repede. Prelucrarea lînei spaniole, importată la Florența, cere, între momentul cumpărării firelor toarse și cel al finisării postavurilor, luni și luni de zile[89] și uneori ani sub această formă nouă pentru a atrage clienții în Egipt, la Nürnberg și în alte părți. Am citat, mai înainte,
 cazul semnificativ al grîului și secarei în Po-

Ionia, vîndute la un an după ce au fost recoltate, și consumate cu șase pînă la douăsprezece luni mai tîrziu, cînd iau drumul lumii mediteraneene[90].

În plus, mărfurile se așteaptă unele pe altele la capătul unor lungi parcursuri prealabile. În Abruzzi, la Aquila, negoțul activ al șofranului provoacă o mare concurență între negustori. Dar șofranul nu vine niciodată singur la întîlnire. El trebuie să fie împachetat în saci de in (opt asemenea saci pentru o încărcătură) și acești saci, patru cîte patru, trebuie să fie, la rîndul lor, introduși în baloturi de piele. În afară de aceasta, plățile se fac în bare de cupru, utilizabile la Monetăria din Aquila care bate monezi mărunte, *cavali* și *cavaluzzi*. Așa încît șofranul nu călătorește (și reciproc), decît datorită sosirii pînzeturilor de in și a plăcilor de cupru care vin din Germania, precum și a sacilor de piele provenind din Ungaria[91]. Există deci o întretăiere a acestor convoaie de mărfuri. La fel, în Levant, mirodeniile, piperul, drogurile, mătasea, bumbacul vin în întîmpinarea monedelor de argint, a țesăturilor de lînă din Occident... Pe drumul care se întinde de la Ragusa la Veneția, la Anvers și la Londra cunoaștem, intermitent, schimburile de mărfuri din care se întreține familia negustorilor Gondola, ragusani instalați chiar la Ragusa, Ancona, Veneția (mai tîrziu, se pare, și la Messina), în sfîrșit la Londra care este nodul acestor schimburi. Se vînd aici struguri uscați, *uve passe*, *curanti*, cum se scrie în italiana contaminată de engleză, importați din Levant, de asemenea stofă *paternoster*, greu de vîndut, concurată de *carisee*, fabricată în satele engleze. Transportul se face pe uscat și pe mare, prin Ancona sau Veneția dar învoielile se încheie atît de încet, în 1545, încît pentru a pune la punct socotelile în suferință, trebuie să recurgi la schimburile din Lyon, prin intermediul negustorilor Salviati[92]...

Această apatie a circuitelor este un rău gene- 

ral. Mărfuri, bani lichizi, polițe călătoresc într-un sens sau în altul, se încrucișează, se întîlnesc sau se așteaptă. Fiecare vad comercial trăiește continuu din această conjunctură complexă și schimbătoare a mărfurilor, numerarului, a polițelor, mai exact, pe seama compensațiilor reciproce. Călătoria cu încetinitorul reține mult timp pe drum mărfurile, monedele, polițele. Un negustor va avea, în chip firesc, dorința de a-și recupera cît mai repede capitalul, atu hotărîtor într-un joc veșnic reînceput. Nu există nici o îndoială: drama băncilor particulare din secolul al XVI-lea vine din faptul că ele aruncă fără chibzuință banii depuși de clienții lor în circuite comerciale prea lente. Dacă survine o criză, o panică, rambursările nu se pot face în cîteva zile, fiindcă banii sînt pe drum, prizonieri ai inerțiilor ucigătoare ale spațiului.

Căci timpul înseamnă bani, oricare negustor „cu degetele pătate de cerneală" din pricina scrisorilor nesfîrșite pe care le scrie, știe acest lucru. Formula plutește încă de pe-acum în aer: în martie 1590, Balthasar Suárez, un spaniol stabilit la Florența, este disperat de întîrzierea unui galion care-l va costa foarte scump *„por el tiempo que pierde la mercadería"**[93]. Înțelepciunea va consta adesea în a diviza investițiile (bani sau mărfuri) între mai multe circuite cu calendare diferite sau între mai multe nave cu același traseu și, de asemenea, în a alege itinerarul cel mai scurt, cel care restituie capitalul și profitul cît mai repede. Astfel, la începutul secolului al XVII-lea negustorii preferă comodului itinerar al Padului, drumurile pe uscat venețiene. Da, spune un flecar venețian[94], drumul pe apă „este totdeauna mai comod, mai avantajos decît drumul pe uscat, periculos, neplăcut și costisitor". Dar în lungul fluviului există prea multe jurisdicții, prea mul-

---

* din pricina timpului pe care îl pierde marfa (lb. span. — N. tr.).

te prilejuri de oprire, de suportare a unor verificări și extorcări și, mai ales, o prea mare pierdere de timp, altminteri, cheltuielile de o parte și de alta, în cele din urmă, s-ar echilibra.

Or nimeni nu înțelege să piardă timpul. Cînd cutare negustor din Veneția secolului al XVI-lea preferă să facă afaceri cu bumbacul din Siria[95] este vorba despre afaceri care se pot finaliza în șase sau șapte luni, mult mai operative decît cele din lungile călătorii în Anglia sau Flandra. Numai cei mai importanți deținători de capital ai epocii, cei mai abili și mai norocoși, genovezii au reușit să organizeze plățile de-a lungul Oceanului Atlantic, pornind de la Sevilla[96]. Imensă operațiune! Dar pentru organizarea și mai grandioasă, a legăturilor comerciale regulate între Lisabona și Oceanul Indian a trebuit să intervină statul portughez cu tot creditul său iar regele să devină negustor de piper. Și în curînd toate acestea se vor dovedi insuficiente. Prin forța lucrurilor, cu cît negoțul se desfășoară la o distanță mai mare, cu cît suma de bani investită este mai considerabilă, cu atît mai mult timp aceasta va rămîne prizoniera călătoriei. Comerțul pe cale maritimă de la Sevilla în America sau de la Lisabona în Asia n-ar fi fost posibil în secolul al XV-lea fără concentrările de capital din Germania de nord și Italia[97].

Și totdeauna aceste legături la mare distanță implică acte de bravură. Mai întîi, acte de bravură ale executanților: în iulie 1602 o mare corabie venind din Indii acostează la cîteva mile de Lisabona cu mai mult de două „milioane în aur“ la bord, dar din echipajul ei nu mai trăiesc decît treizeci de oameni. Tocmai această corabie istovită este capturată de corsarii englezi fără efort, chiar sub nasul galerelor de apărare[98]. În septembrie 1614 același eveniment care *in extremis* nu se termină rău: din Indii sosește pînă în apropierea Lisabonei o corabie bogată „cu un milion“ la bord și 16 supraviețuitori din 300 de oameni îmbarcați[99]. Cazul limită îl aflăm în Pacific, prin sosirea la Acapulco, în mai 1657,

a unui galion din Manila fără nici un supraviețuitor[100], dar cu toate bogățiile la bord. Corabia-fantomă ajunge singură în port[101].

În al doilea rînd, performanțe ale banilor: trebuie să revenim asupra lor. Este necesar să fie mobilizate resurse imense, fapt ce dezvăluie ritmurile dintotdeauna sacadate ale piețelor comerciale. Astfel în martie 1464[102] Veneția s-a golit de numerar odată cu plecarea galerelor spre Siria. Stocurile sale de bani, *arzenti*, plutesc de atunci pe mare, *sono navegati per questi nave di Siria* și lasă în urmă un oraș temporar lipsit de vlagă și paralizat brusc. Este același spectacol pe care-l oferă o sută de ani mai tîrziu Sevilla, aflată totuși în plenitudinea forței sale tinerești. Flota „Indiilor“ n-a plecat încă (ea nu va trece de San Lucar decît între 24—29 martie 1563[103] și corespondentul lui Simón Ruiz poate de pe acum să-i scrie acestuia din Sevilla la 15 februarie: „Aici pe piață nu mai există de zile întregi nici măcar un singur real de împrumutat, oricare i-ar fi dobînda“. Piața este pustie din pricina ultimelor achiziții de mărfuri în vederea expedierii; va trebui să așteptăm reîntoarcerea flotelor pentru a cunoaște din nou „belșugul“ banilor lichizi. Cu un an înainte, în 1562, fiindcă flota întîrzia, negustorii deja îndatorați fuseseră nevoiți să se împrumute cu orice dobîndă: „de o lună, notează o corespondență oficială[104] la schimb se ia cu mai mult de 4,5% pierdere, totul în folosul străinilor . . .“ Și iată că sosește termenul plății la iarmaroc, la Medina del Campo; fie ca Majestatea Sa să poată amîna plățile și să-i salveze pe negustori!

## *Iarmaroacele — rețea complementară a vieții economice*

Vadurile comerciale sînt motoarele esențiale ale vieții economice. Ele sfărîmă ostilitatea spațiului, lansează operații ample care la viteza în-

 găduită de epocă triumfă cum-necum asupra

distanțelor. Lor li se adaugă alte activități, în primul rînd cele ale iarmaroacelor despre care se cuvine să vorbim ca și cum ar fi vorba tot de orașe, de vaduri temporare, foarte diferite între ele după imaginea orașelor înseși, unele mărunte, altele mijlocii, cîteva excepționale, evoluînd, în acest caz din urmă din iarmaroace de mărfuri în iarmaroace de tranzacții financiare[105]. Dar în aceste domenii nimic nu este definitiv. Iarmaroacele din Champagne se sting în secolul al XIV-lea, dar reapar la Chalon-sur-Saône, la Geneva, mai tîrziu la Lyon... În Italia, de nord și în Țările-de-Jos, țări de intensă activitate urbană, iarmaroacele, înfloritoare încă în secolul al XVI-lea, decad. Și acolo unde supraviețuiesc, de exemplu la Veneția, rămîn cel mult un decor. De Înălțare, în piața San Marco, se ține strălucitorul iarmaroc, numit chiar așa, după numele sărbătorii religioase, *della Sensa*[106], prilej de mari petreceri colective și pentru faimoasele ceremoniale de căsătorie ale dogelui cu marea. Dar nu aici se află inima Veneției. Aceasta bate în piața și chiar pe podul Rialto.

În acest dialog al orașelor — sau, dacă preferăm, al vadurilor comerciale, — și al iarmaroacelor, cele dintîi, aflate într-o activitate neîntreruptă (astfel la Florența cursurile monetare sînt cotate în fiecare săptămînă, sîmbăta) trebuie să triumfe cu timpul asupra celorlalte care sînt doar colectivități cu caracter excepțional... Trebuie, dar nici o evoluție nu se produce în sens unic. Surprize, răsturnări de situații rămîn posibile. În Italia de nord, de exemplu, stabilirea la Piacenza a iarmaroacelor (de tranzacții) numite „de Besançon“, este din punctul de vedere al capitalismului cel mai important eveniment al secolului. La Piacenza se situează pentru mulți ani „inima“ pretențioasă a economiei mediteraneene și a Occidentului în ansamblu. Dar vom reveni asupra acestui eveniment capital. În realitate nu un oraș ca Genova, ci cele patru reuniuni anuale discrete 

ale unui grup de o sută de oameni de afaceri la Piacenza impun cadența vieții materiale a Occidentului. Aici se schimbă hîrtii și nici o para, spune un venețian oarecum exagerînd[107]. Și totuși, plecările și sosirile, sîngele arterial și sîngele venos, totul ajunge la acest pol hotărîtor. El distribuie cambii și comisioane, datorii și creanțe, lichidări și compensații, aur și argint, simetrii și asimetrii fără ca schimburile comerciale să-și piardă sensul și vigoarea.

În acest timp, cu modestie, iarmaroacele locale își îndeplinesc rolul lor, fiind, într-adevăr, de aceeași natură cu cele mai vestite iarmaroace comerciale precum Lyon, Medina del Campo, Frankfurt-pe-Main, în curînd Leipzig. Iar istoria acestor nenumărate iarmaroace regionale se precizează astăzi ca urmare a cercetărilor recente: iarmaroacele din Lanciano[108], Salerno[109], Aversa, Lucera, din Reggio di Calabria pînă în regatul Neapolelui, de la Recanati și din Sinigaglia în statele bisericii, iarmaroacele înlănțuite unele cu altele din Lombardia[110], ca să nu le mai socotim pe cele autorizate de Veneția la Bergamo sau la Brescia, sau în Tyrol, cele de la Bolzano, atît de prospere în secolul al XVII-lea[111], ori în Siria, iarmarocul maritim de la Djeble, și, în interiorul uscatului, la o sută de kilometri la sud de Damasc, în plin deșert; bîlciul caravanier din Mzerib[112]... Nu mai trecem la socoteală acele iarmaroace minuscule, piețe săptămînale abia vizibile și care ciuruiesc cu punctele lor explozive spațiul Occidentului sau al Balcanilor[113]. Numai în Castilia Nouă, către 1575—1580 putem număra 22[114] de asemenea iarmaroace în activitate și alte zeci în Portugalia[115]. Toate, chiar și cele mai umile, sînt orașe construite în grabă, acolo unde în ajun nu exista, ca la Medina del Campo, decît o stradă — La Rua — și un loc întins; sau un vast platou în afara orașului propriu-zis, ca la Lanciano[116]. Urmează apoi cincisprezece zile, trei săptămîni, cel mult o lună de activitate febrilă. La Darroca, în Aragon, iarmarocul prin-

cipal începe în ziua de *Corpus Domini**, este prilejul așteptat de frații călugări ai Sfintei Treimi spre a ieși din biserica lor cu miraculoasa anafură transformată odinioară în carne și sînge (*e cio si vede chiarissimamente*, spun cu convingere tinerii călători venețieni în mai 1581). Acest iarmaroc a cărui durată este de opt zile adună un mare număr de vînzători de catîri, de vite de muncă, de cai pentru călărit sau pentru tracțiune, ultimii capabili să tragă „acele trăsurici care în Spania sînt totdeauna numai cu două roate“[117]. (Indicăm acest amănunt în treacăt).

O dată trecută sărbătoarea, totul reintră în normal. Decorurile demontate sînt transportate mai departe, adevărate sate de carton și care se mișcă singure. Negustori, mărfuri, vite de povară trec dintr-un oraș într-altul. Un iarmaroc se închide, altul se deschide. Acei șapte sau opt negustori florentini care pleacă din Lanciano în septembrie 1567 la iarmarocul din „august“, pot încă să sosească la timp, după cum pretind, la al doilea iarmaroc de la Sorrento care începe la data de 21 a aceleiași luni[118]. Un oarecare Speranza della Marca pe care un document ni-l semnalează în aprilie 1567[119] „asociat cu comisvoiajorii săi“, „*in giro per il Regno*** străbate desigur toate iarmaroacele vînzînd mărunțișuri, mătăsuri, *zaganelle****, fireturi de aur și argint, piepteni, berete ... Vindea și acele pălării spaniole pe care le introdusese la Neapole o modă imitatoare — putea deci satisface toate soiurile de clienți.

La aceste puncte de întîlnire totdeauna se găsesc mari negustori care cunosc sistemul cambiilor și al creditului: în Lanciano au fost descoperite pachete întregi cu cambii[120] și care importă mirodenii, droguri, țesături ... Și chiar la Lyon, în martie 1578[121], potrivit cîrciumari-

---

* sărbătoare catolică (N. tr.).
** în călătorie prin regat (lb. ital. — N. tr.).
*** panglici mici, precizarea lui F.B. (N. tr.).

lor „pentru un negustor care vine călare la iarmaroc și care are din ce plăti, ca să locuiască într-o locuință confortabilă vin alții zece pe jos care sînt foarte mulțumiți să găsească vreo tavernă cît de neînsemnată. Iarmaroacele îi primesc și pe negustorii ambulanți cei mai umili, reprezentanți autentici ai unei vieți țărănești care-și oferă produsele — vite, slănină, butoaie de carne sărată, piei, blănuri, brînzeturi, poloboace, migdale, smochine uscate, mere, vinuri obișnuite (dar și vinuri alese, celebre, precum soiul numit *mangiaguerra*,) butoiașe de sardele sau pastă de pește, *borangic*. Important în acest întins regat al Neapolelui ale cărui imagini colorate le reținem aici, este faptul că se organizează întîlnirea dintre marile drumuri comerciale și drumurile de țară, acele poteci folosite de caravanele de catîri, adevărate „arteriole“ furișîndu-se din munte pînă în spatele orașului „urmînd văioagele săpate de apele în scurgere“. Iată, incontestabil, un ajutor serios dat schimburilor de mărfuri, circulației acestora, și în cele din urmă unei întregi serii de cumpărări în numerar și de schimburi în natură, vastă mișcare favorizată de scutirile vamale căci spațiul înseamnă și taxe, accize, baraje[122].

De fiecare dată, oriunde s-ar situa punctul de observație, spectacolul este același. Tendilla[123], în Castilia Nouă, în provincia Guadalajara, nu este totuși, către 1580, prea cunoscut. Care geograf i-ar putea fixa în minte poziția la poalele Sierrei de la Calderina către care privește spre nord, pe malurile Guadianei care-și continuă drumul spre Ciudad Real, Badajoz, apoi spre Portugalia? În această epocă, prin cele 700 de vetre Tendilla este un sat impunător, seniorial, cu 3 000 de locuitori. Or unul dintre cele două iarmaroace, cel de la Sfîntul Matei, chiar la sfîrșitul iernii se bucură de o afluență extraordinară timp de o lună. Este un iarmaroc ce se bucură de o conjunctură fericită: toată iarna meșterii își vor fi țesut postavurile și el este
 primul iarmaroc al anului, *feria de coyuntura*

*que todo el imbierno se han lafrado los paños y ser la primera del año**. Vin aici negustori din toate orașele învecinate și chiar *mercaderes gruesos* din Madrid, Toledo, Segovia, Cuenca plus negustorii biscayeni de pînză și fire toarse, de pînză și fire, portughezi „mai numeroși aici decît în oricare alt iarmaroc din Castilia". Această competiție populară, acest potop de prăvălii evocă Alcayceria[124] din Granada, și ce belșug de mărfuri! Postavuri de toate felurile și de toate proveniențele, mătăsuri, mirodenii, leacuri, lemn de Brazilia, fildeș, podoabe de aur și argint, bunuri obișnuite ... În ceea ce-l privește, contele de Tendilla cîștigă în fiecare an 1 200 000 *maravedis* din *alcabala* totuși scăzută, doar 3%, fapt care cifrează volumul afacerilor la 40 milioane maravedis (40 *cuentos*), mai mult de 100 000 de ducați. Astfel sînt străpunse prin forță economiile locale, de regulă închise, izolate, de sine stătătoare și tot astfel devine posibilă formarea sau, mai bine zis, schițarea de „piețe naționale".

## *Zonele de economie cu rază scurtă*

Lumea mediteraneană este, în realitate, presărată cu zone de economii semiînchise, lumi strîmte sau întinse organizate autonom, cu nenumăratele lor unități de măsură locale, cu costumele și dialectele lor. Numărul lor este impresionant. Sardinia, Corsica sînt, în ansamblu, la periferia marii vieți de relații comerciale. În Sardinia[125], țăranul n-a fost niciodată solicitat să producă mai mult, să riște culturi noi, să se despartă de vechile sale metode. Îi plac lazurile *(narboni)* și nu folosește procedeul lăsării ogorului în pîrloagă. Unele regiuni, chiar și în 1860, Orosei și Posada, pe coasta

---

* tîrgul ocazional pentru care toată iarna au lucrat postavuri, fiind el primul din acel an (lb. span. — N. tr.).

orientală, și Gallura, mai la nord, ignoră cărăușia, și comerțul, aici, „se face totdeauna pe spatele calului“[126]. Foarte adesea, insula, mai mult păstorească decît agricolă, nu cunoaște, în secolul al XVI-lea, moneda. Părinții iezuiți stabiliți la Cagliari, din 1557, sînt copleșiți de daruri în natură: păsări domestice, pîine, iezi, cîte un clapon sau un purcel de lapte, porumbei, oi, vinuri alese, viței. Totuși, spune una dintre scrisorile lor[127], milosteniile în bani pe care ni le trimit nu ajung niciodată la 10 scuzi“.

În Corsica, fiecare *pieve* este o insulă cuprinsă în cea mare, fără legături cu valea care continuă peste munți. Dincolo de Ajaccio, oamenii din Cruzzini, Bocognano, Bastelica sînt străini unii față de alții[128]. Forța lor constă în a produce totul în a-și acoperi în ansamblu, toate nevoile (acesta să fie motivul pentru care untura topită este folosită concomitent cu uleiul de măsline?). Îmbrăcămintea le este făcută din postav țărănesc, țesut în casă și insula protestează cînd negustorii genovezi încearcă să vîndă acest postav în prăvăliile lor. Se va plînge, de asemenea, de faptul că *Dominanta* nu favorizează (dar este ea oare răspunzătoare de aceasta?) comerțul interior *di luogo a luogo*[129]. Într-adevăr, situația geografică, relieful, dificultatea drumurilor poartă vina obstacolelor permanente. Insula rămîne aproape în întregime în afara rețelei economiei monetare; impozitele se pot plăti aici în grîu, castane, gogoși de mătase, ulei, legume uscate; învățătorul care-i învață pe copii scrisul și cititul primește de obicei doi *bacini* de grîne pe an (între 20 și 40 de kilograme). În aceste condiții, un istoric corsican din secolul al XVI-lea arată, în legătură cu foametea din 1582: „cu o asemenea scumpete, grîul nu a depășit patru scuzi *la mera* căci insula se găsea în lipsă de bani. Aceștia ar fi fost din belșug dacă prețul s-ar fi urcat la mai mult de opt *scuzi*“[130] . . .

Nici Sicilia, insulă bogată, nu este mai puțin
 defavorizată în regiunea sa interioară decît Cor-

sica. Ea plătește impozite pentru construirea de poduri rutiere, dar cîrmuirea cheltuiește banii în alte scopuri, așa încît interiorul insulei nu va avea drumuri întreținute pînă în secolul al XVI-lea. Chiar și în 1725 se vor garanta privilegii tuturor negustorilor care se angajau să deschidă prăvălii în interiorul ținutului[131]. Să nu ne mirăm atunci dacă în secolul al XVI-lea postavurile pentru consumul popular sînt, ca în Corsica, postavuri țărănești, fabricate pe loc[132].

Aragonul de sus, din Jaca, apare de asemenea ca o regiune de economie închisă. Ideal, este aici să produci totul: grîu (cel din regiunile irigate sau din munți), vița-de-vie (cînd expunerea la soare, solul și mai ales altitudinea convin sau nu plantei), măslinul, în ciuda teribilelor valuri de frig și înghețurilor din munți, indispensabilele legume a căror calitate și savoare vor fi lăudate două secole mai tîrziu de economistul Ignacio de Asso. Pentru îmbrăcăminte, nu lipsesc postavurile țărănești, acele *cordelates* aragoneze care au o bună faimă. În secolul al XVIII-lea exista în unele dintre aceste districte un schimb în natură de grîu pentru ulei. În *Partido* din Huesca baza pregătirii alimentelor o formează în același timp, uleiul și untul din lapte de oaie[133]. Însuși ținutul castilian, așa cum apare în *Relaciones topográficas*[134], aceste prețioase anchete inițiate între 1575—1577 din ordinul lui Filip al II-lea, oferă exemple de economie cu o rază scurtă: a trăi înseamnă pentru satele ținutului să consume ceea ce produc și să apeleze cît mai puțin la uleiul, vinul, grîul satului vecin... Cercetările asupra regiunilor agrare din Castilia Veche lasă să se întrevadă, în secolul al XVI-lea o pluralitate a culturilor și, de fiecare dată cînd solul sau adăposturile o îngăduie, prezența măslinului în ciuda asprimii climatului[135]: autoîndestularea reprezintă idealul, banul se arată cu mare zgîrcenie și dispare imediat.

Cu cît închiderea spre lume a acestor economii este mai generală, cu atît aurul și argintul, la apariția lor intempestivă, sînt aici supraevaluate. Viața în Sardinia, notează un venețian în 1558, este de patru sau de cinci ori mai puțin scumpă ca în Italia“[136], evident, pentru cine are punga bine garnisită. La fel cînd o întîmplare neprevăzută obligă o corabie venețiană să facă escală de ziua Înălțării în 1609 într-un mic port aproape de Pola în Istria, Fasana, călători și marinari coboară pe uscat și descoperă aici totul din abundență: carnea de vițel la trei *soldi* livra, un ied pentru 40 *soldi*, uleiul la trei *soldi*, pîinea și vinul la prețuri foarte joase „*insomma*, spune un călător, *buonissimo vivere*“*[137]. În realitate țările mediteraneene (ca și cele din Europa centrală) sînt presărate cu asemenea regiuni de ieftinătate, care de fiecare dată, sînt tot atîtea lumi aflate la marginea vieții generale.

În Europa occidentală aceste regiuni de prețuri joase sînt în general foarte limitate. Spre est ele sînt întinse ca de exemplu în zonele Balcanilor care trăiesc doar din recoltele proprii, din sărăturile și carnea lor uscată[138]. La Belgrad, în timpul verii lui 1555, Busbec notează:[139] „... Totul în această țară se găsește la prețuri foarte scăzute, peștele care ni s-a servit ar fi ajuns pentru a oferi o masă de seară la patruzeci de persoane și n-am plătit decît o jumătate de taler...“ De aici provine interesul ragusanilor, venețienilor și al altora de a se aproviziona de pe această enormă și convenabilă piață a Balcanilor... Și tot de aici se naște mînia lor cînd vreun oarecare încearcă să le tulbure jocul. În ianuarie 1582 un venețian, Fabio Canal se plînge cu energie Consiliului celor Zece de marea creștere a prețurilor la cai în regiunea de dincolo de Spalato. Cumpărările masive ale francezilor (datorită războaie-

---

* într-un cuvînt, o viață foarte îndestulată (lb. ital. — N. tr.).

lor civile) erau vinovate de această nouă și deplorabilă stare de lucruri[140].

Mulțimea acestor regiuni, restrînse sau vaste, și unele și altele slab angajate în economia monetară, nu este o caracteristică doar a lumii mediteraneene. În Germania, pe țărmurile Balticii, la Reval, în Estonia, în Finlanda, situația este aceeași, adesea și mai accentuată. Plecînd în Polonia, în decembrie 1590 un venețian face la Viena toate proviziile cumpărîndu-și și lumînări[141], și are dreptate[142]. În Franța, potrivit relatărilor călătorilor, găsim numeroase alte exemple semnificative. Ne putem imagina o provincie mai rămasă în urmă și mai incomodă decît Bretagne? În februarie 1532 Francisc I plănuiește să o viziteze (și o va vizita) „împotriva opiniilor întregii sale Curți care detestă această călătorie, aidoma unei călătorii în Infern[143]. În Anglia, spectacolul este identic: chiar în vremea lui Cromwell[144] este suficient să te îndepărtezi de *main highways** pentru a regăsi o Anglie arhaică, împădurită sau acoperită de cețuri în care persistă un vagabondaj continuu al oamenilor. Și ce să mai spunem despre Scoția sau Irlanda[145]? Nu lumea mediteraneană o judecăm așadar, ci secolul al XVI-lea, insuficienta sa economie monetară, incapacitatea oamenilor săi de a coordona totul, și, mai mult decît secolul al XVI-lea, un vechi regim economic care nici nu începe, nici nu ia sfîrșit o dată cu el.

Totuși chiar și economiile cele mai închise au modestele lor deschideri. Să ne ferim, potrivit sfatului lui Marc Bloch, de afirmații pripite în legătură cu economiile închise. Chiar acele *pievi* corsicane întrețin schimburi cu exteriorul prin intermediul păstorilor și, după împrejurări, schimbă porci sau castane pentru ulei, țesături sau bani ... Vorbind despre insule, am demonstrat în alte scopuri, că masiva Sardinie nu era în întregime închisă față de lumea medítera-

* marile drumuri principale (lb. engl. — N. tr.). 

neană[146]. E inutil să mai spunem amănunțit același lucru despre Sicilia, adevărat depozit de grîu, sau despre Castilia, piață internațională a lînii.

În schimb este util s-o subliniem pentru regiunile atît de izolate încît par închise ca într-o carapace, precum districtul Huesca și de altfel întregul Aragon de sus. Căci se poate uita că prin acest *Partido* din Huesca trece marele drum din Canfranco, drumul vinurilor din Guyana și al postavurilor englezești[147] încă din Evul Mediu și pe care negustorii germani în secolele al XV-lea și al XVI-lea încă îl mai frecventau, îndreptîndu-se spre Zaragoza pentru negoțul de șofran? Că din Béarn probabil, deci dincolo de Pirinei, au ajuns pînă în livezile din Jaca perele *doyennée* și merele mici, roșii și dulci care în Béarn se numesc „merele lui Dumnezeu?"[148]. Că grîul aragonez cobora altădată pe Ebru către Tortosa și că provincia Cataloniei apela, chiar și în secolul al XVI-lea, la această sursă de aprovizionare? Că mult timp a existat o monedă din Jaca *(sueldo jaqués)*[149] iar *cordelates*[150] se exportau departe de Aragon și în sfîrșit că, fapt nu mai puțin important, Aragonul s-a castilianizat în secolul al XVI-lea încît unul dintre nobilii săi, contemporan cu Filip al II-lea, își scria în castiliană jurnalul familiei[151]? ... Așadar, prin astfel de drumuri dintre care cunoaștem doar cîteva, foarte săracul, foarte pustiul Aragon se întredeschidea către exterior.

De altfel, dialogul între regiunile avansate și cele subdezvoltate nici n-ar putea fi evitat. Odinioară, la fel ca astăzi nu putea exista viață economică fără diferențe de nivel sau, eventual de tensiuni. Negustorii genovezi sînt prezenți în orașele corsicane, în virtutea unei legi care-i constrîngea la prima vedere dar în fond îi justifică, cum se întîmplă și cu cei venețieni la Alep sau în Ormuz, sau cu cei ragusani la Uskub, Sofia, Timișoara sau la Novi Bazar, cu cei din Nürnberg în Boemia sau în Saxa care profită de mîna de lucru autohtonă și de viața ief-

tină[152]. Orașele nu se pot lipsi de ținuturile sărace situate la porțile lor și pe care le mențin cu sau fără voie în sărăcie. Fiecare oraș oricît ar fi de strălucitor — și Florența este strălucitoare — trebuie, pentru ce-i este necesar, să se aprovizioneze dintr-o zonă circulară trasată în jurul lui[153] avînd o rază de aproximativ treizeci de kilometri. Din acest cerc înconjurător Florența își va procura lemnul, uleiul, legumele, păsările de curte, uimitoare cantități de butoaie cu vin, vînat, de păsări pe care țăranii le vînd legate ca pe niște ciorchini la porțile sale[154]. Există deci un amestec al economiilor, cea mai dinamică însoțind-o pe cea mai domoală. Dacă Valladolidul[155] trăiește în îndestulare, motivul este că la porțile lui se află bogata regiune Tierra de Campos. Segovia își aduce vinurile roșii și albe care-i lipsesc din ținuturile vecine, din Medina del Campo, Coca, Zebreros, la iarmarocul din fiecare joi cînd se aprovizionează orășenii. Și așa mai departe...

Veneția trăiește atît de bine fiindcă rețeaua drumurilor fluviale îi permite să se aprovizioneze de la Casalmaggiore, în Lombardia cu alimente mărunte și brînzeturi de oaie;[156] și întrucît drumurile pe mare sînt chiar și mai comode pentru grîu, vin, pește, ulei, vite netăiate și, avînd în vedere frigurile iernii, pentru lemnul necesar. Acesta sosește încărcat în bărci din Istria și din Quarnero[157].

## *Cadrilaterul: Genova, Milano, Veneția, Florența*

Am expus astfel afirmînd și infirmînd ceea ce favorizează și, în același timp stînjenește organizarea economică a unui spațiu inflexibil, sau (în termeni simpli) o diviziune geografică a muncii. Dar această diviziune destul de vizibilă există pentru întreaga întindere a mării.

Această lume pe care poți să o parcurgi în vreo șaizeci de zile este, *grosso modo* o *Welt-*

*wirtschaft*, o economie-lume, un univers în sine. Nimic nu este rînduit în ea într-un mod strict și autoritar dar marile direcții ale unei ordini se conturează totuși. Astfel, orice economie-lume implică un centru, o regiune de o importanță hotărîtoare care le impulsionează pe celelalte și instituie, prin ea însăși, unitatea în cauză. Fără nici o îndoială acest centru al lumii mediteraneene în secolul al XV-lea ca și în cel de al XVI-lea este un patrulater urban, Veneția, Milano, Genova, Florența, fiecare cu discordanțele și rivalitățile sale de la oraș la oraș, au o pondere variabilă. O evoluție vizibilă deplasează centrul de greutate de la Veneția, unde continuă să se afle la începutul secolului, la Genova, unde se stabilește în mod strălucit, între 1550—1575.

Dar în secolul al XV-lea, cu siguranță Veneția este centrul robust al Mării Interioare[158] și chiar al acelei lumi duble sau triple născute din legarea unei anumite Europe cu lumea mediteraneană. Este un centru de necontestat, dar nu exclusiv. În depărtare, Veneția trebuie să fie înlocuită de Bruges, un alt „pol" mai mult sau mai puțin la înălțimea sarcinii sale — e de discutat acest lucru[159] — aflat la extremitatea drumurilor lichide împinse către nord pînă la Marea Baltică, Marea Nordului, hinterlandul Germaniei de nord-vest, și, pînă în vecinătatea Angliei. Tot pentru a domni, Veneția se sprijină și pe puternicele orașe din imediata sa apropiere Milano, Genova, Florența. Și dacă pentru a stabili acest fapt ar trebui un singur document, celebrul discurs al dogelui Mocenigo[160], în 1423, este suficient: către Levant, unde se îndreaptă marile legături ale bogăției comerciale, Veneția retransmite catifelele Genovei, postavurile de lînă fină ale Florenței, trăiește de pe urma activității lor industriale și a negoțului care se propagă spre ea. O astfel de colaborare multilaterală nu se desfășoară fără conflicte. Invidii, rivalități, războaie fărîmițează acest centru strîmt al lumii mediteraneene, și

istoria a studiat pas cu pas ipocriziile, capcanele, tragediile sale (care nu lipsesc). Pînă în aprilie 1454[161], pînă la întorsătura hotărîtoare a păcii de la Lodi, Italia aventurieră, urbană și princiară a trăit în felul său aceste conflicte economice, sociale cît și politice pe care noi le grupăm sub titlul înșelător de Război de 100 de ani, acele timpuri pe care regresul general al activităților le-a făcut întunecate, uneori le-a sălbăticit. Orașele se izbesc de orașe, de state ... A privi aceste conflicte sub aspectul unei unități italiene întrevăzute și tăinuite în fața ambiției celor mai clarvăzători oameni politici, înseamnă a face prea multă onoare unei cronici lipsite de măreție. În orice caz, meritul păcii de la Lodi este de a marca o întoarcere la calm și, de aici înainte la probleme serioase. Ea va dura pînă la inoportuna coborîre în Peninsula Italică a lui Carol al VIII-lea în septembrie 1494.

În timpul acestei acalmii hegemonia celor patru „mari“ rămîne vizibilă. Iar Veneția domină. Pentru ea nu se pune niciodată problema politicii de anvergură, ci doar cea a banilor, cambiilor, țesăturilor, mirodeniilor, navigației, și aceasta cu naturalețe, într-un mod aproape de necrezut. În mai 1472[162] Consiliul celor Zece deliberează la Veneția în fiecare zi, fără să se urnească din loc „împreună cu *zonta* celor 35“ cum nu mai făcuse *„gran tempo fa“**. E vorba nu de războiul cu turcii, reluat în 1470, ci de a devaloriza și apoi de a interzice circulația monedelor de argint, *grossetti* și *grossoni* și, în primul rînd, a celor care nu fuseseră bătute de *Zecca***, venețiană. Este necesar să se stopeze o invazie de monedă proastă cum de atîtea ori a cunoscut Veneția și împotriva cărora ea a fost totdeauna neiertătoare. În această epocă se știe deja, cu mult timp înainte de Thomas Gresham, că „moneda proastă o va alunga pe

* de mult timp (lb. ital. — N. tr.).
** monetăria (lb. ital. — N. tr.).

cea bună", *che la cativa cazarà, via la bona*, cum scrie agentul familiei Gonzaga în iunie 1472[163]; „pe aici, adaugă același informator, nimic nou, decît că, se pare, nu se mai preocupă nimeni de turci. Nu se face nimic împotriva lor". Astfel Veneția, care a pierdut Salonicul în 1430 și a părăsit în mîna turcilor de curînd, în 1470, Negroponte, insula grîului, este preocupată doar de ea însăși căci este sigură de sine, de bogăția și superioritatea sa. Flota turcească este o copie după flota sa; forturile sale, puternic înarmate cu piese de artilerie, întreținute și aprovizionate sistematic de Arsenal sînt fără egal. Iar ea face afaceri rentabile. Pe cuprinsul întregului spațiu mediteranean și dincolo de el, pînă în Flandra, sistemul de distribuire prin *galere da mercato* funcționează prilejuind cele mai mari cîștiguri patricienilor care închiriază nave de la stat.

Senioria a pierdut, e adevărat, puncte esențiale: Salonicul (1430), Constantinopolul (1453), „cu adevărat orașul nostru", spune un text senatorial, Negroponte (1470); să adăugăm La Tana pe Marea de Azov (1475), de unde plecau spre Veneția galioane și corăbii, una dintre ele, spune un text tîrziu, *carga de schiave e salumi*, încărcată cu sclave și carne sărată[164]... Toate aceste lovituri contează, dar itinerarele flexibile se pot sprijini pe alte baze, Candia sau, începînd din 1479, Cipru unde Veneția este stăpînă pe deplin. Desigur, orice comparație este un artificiu, dar ocuparea Ciprului împotriva genovezilor este, la măsura secolului al XVI-lea ceea ce va fi ocuparea sau începutul ocupării Indiei de către englezi împotriva francezilor după victoria de la Plassey (1757). În plus, negustorii și navele venețiene rămîn prezenți spre sfîrșitul secolului și chiar mai tîrziu la Istanbul și în Marea Neagră. Ei sînt prezenți în Siria și în Egipt, cele două porți ale comerțului cu Levantul, cea dintîi importantă, cealaltă hotărîtoare. În 1489, Alexandria reprezintă pro-
 babil, pentru Veneția, la întoarcere, 3 milioane

de ducați[165]. În 1497 Senioria trimite spre Siria și Egipt, împreună cu mărfurile sale prețioase, mai mult de 360 000 de ducați, bani lichizi. Dintr-o dată marca de argint (căci de-acum este vorba despre argint) a ridicat valoarea mărcii cu peste 5 *grossi*[166]. Veneția se golește astfel de metalul său alb pentru a atrage la sine, potrivit schemei obișnuite, piperul, mirodeniile, parfumurile, bumbacurile, pînzeturile de in, mătăsurile. Toată această operațiune se desfășoară sistematic, chiar la fața locului (cine ar fi bănuit posibilitatea periplului lui Vasco da Gama?) și garantată din punct de vedere politic: Siria și Egiptul sînt unite în Statul Mamelucilor, cu vechile sale tradiții comerciale. Dar cine ar fi prevăzut succesul turcilor împotriva sultanilor din Cairo în 1516 și 1517? Veneția se bucură astfel nepăsătoare, de tihna celor bogați. Ea protestează mult împotriva luxului excesiv al toaletelor feminine, a cheltuielilor scandaloase pentru ospețe, împotriva costumelor brodate ale bărbaților, Dar cine nu admiră, ca Sanudo, în taină, acele dote somptuoase care devin obișnuite la nunțile patriciene, niciodată sub 3 000 de ducați și adesea peste 10 000?[167] Cele cîteva strigăte ale vîslașilor în fața Palatului Dogilor cerîndu-și soldele[168], sau puținele lamentații ale lucrătorilor săraci din *Arte della Seta* sau *della Lana*, un decret senatorial pesimist în legătură cu criza corăbiilor de mare tonaj[169], aceste mici pete se observă cu greutate în mijlocul unui tablou strălucitor.

Totuși noul secol se va îndîrji împotriva orașelor prea bogate. Veneția se salvează în mod miraculos din furtuna de la Agnadel (1509). Rînd pe rînd, Genova, Milano, Florența cunosc nenorociri iremediabile. Dacă jefuirea Romei (1527) n-ar fi depășit toate grozăviile anterioare, jefuirea Genovei (1522)[170] ar avea reputația înfricoșătoare pe care o merită. Nimic n-a fost cruțat în orașul cucerit, în afara — amănuntul are importanța sa — cambiilor negustorilor care au fost respectate de soldați, în urma ordinelor

superioare. În cele din urmă, în 1528, Genova se ralia lui Carol Quintul, pecetluindu-și astfel destinul. În ceea ce-i privește, milanezii știură, era absolut necesar să știe, cînd să strige „Trăiască Franța“[171] sau „Trăiască Împăratul“, după caz, apoi să se acomodeze cu spaniolii, ca, mai înainte, cu familia Sforza și înaintea acesteia cu familia Visconti. De altfel, în umbra autorității spaniole, adevărata stăpînă la Milano și în Lombardia[172] rămîne o aristocrație locală de înalți funcționari. Totul se schimbă, ei rămîn în funcții.

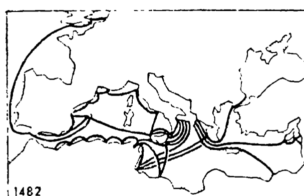
Pe scurt, orașele nu puteau fi eliminate din lumea celor vii și puternici. Conjunctura continuă să le fie favorabilă, cel puțin pînă în 1530. În noul univers în care Sevilla și Lisabona cuceresc poziții noi, un șir de orașe, de la Anvers la Veneția domină lumea. Printre ele Veneția își menține pozițiile în zona mediteraneană orientală dar nu fără dificultăți căci o pace îndelungată cu turcii nu va exista decît după 1574. Ea își păstrează, de asemenea, pozițiile în Europa centrală, în schimb pierde tot sau aproape totul[173], în Africa de nord după campaniile spaniole dintre 1509 și 1511[174]. Spre Atlantic, Veneția, prea absorbită de Marea Interioară, nu ajunge să cucerească o mare importanță.

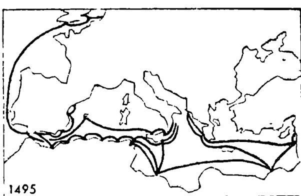
Bilanțul ar fi negativ dacă aceeași Veneție n-ar cunoaște avîntul industriilor sale, — mătase și postavuri din lînă fină, sticlărie, tiparnițe — avînt care va dura pînă după sfîrșitul secolului și dacă, mai ales, ea nu participa, și încă din plin, la progresul general al celui de-al „doilea“ secol al XVI-lea, așa cum o demonstrează curba bugetelor și cifrele vamelor sale pînă spre 1620[175]. În fiecare an Zecca va bate aproximativ 1 000 000 de monede de aur și circa 1 000 000 de monede de argint[176]. Negustorii săi sînt risipiți pe întreg cuprinsul lumii, de la Nürnberg la Ormuz, adică pe distanțe destul de considerabile. Ei păstrează orașului lor un fel de „imperiu capitalist“ a cărui importanță o vom evalua cu dificultate căci ne așteaptă multe

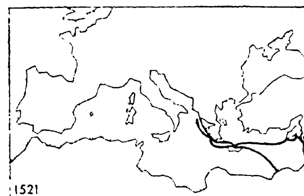
surprize. În 1555, cu prilejul unor schimbări sociale, descoperim activitatea negustorilor venețieni la Sevilla: Antonio Cornovi, Andrea Cornaro, Giovanni Correr, Lorenzo Aliprandi, Donato Rullo, Bald Gabiano[177]. În 1569, un document napolitan[178] ne transmite numele a 500 de negustori venețieni, cumpărători de ulei și de grîu în Apulia și, în special, la Bari. Din noianul documentelor inedite ale consulatului francez din Alger, din anul 1579[179], răsare un însemnat împrumutător de bani, Bartholomeo Soma „negutător venețian"... În sfîrșit, către 1600, visteria publică venețiană este plină de bani[180]: dacă socotelile noastre nu sînt greșite, 700 pînă la 800 de nave folosesc, intrînd sau ieșind, portul orașului[181]. Și mai ales, Veneția rămîne o piață a banilor gheață, aflați din abundență[182], poate cea mai bună dintre cele oferite de lumea creștină: „*Forse*, spune un text venețian care nu exagerează, *in Europa non si trova altra piazza più commoda*"[183].

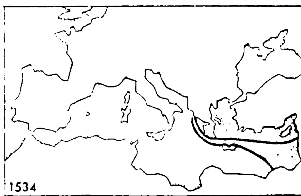
Desigur, artăgoșii și sfătuitorii de profesie nu sînt mulțumiți... Ar trebui, spune unul dintre ei, să se pună impozit pe tranzacțiile financiare care reprezintă „patru cincimi ale traficului din piață", *quali sono li quatro quinti del traffego della piazza*[184]. Nu e de mirare atunci că un bilanț al unei bănci de schimb, cea a lui Bernardo Navagero, un venețian, dă, pentru trei luni, de la 24 mai la 9 august 1603, o mișcare de fonduri, evident, în parte artificială, de aproape 3 000 000 ducați[185]. Veneția primește lovituri, dar ea este opulentă și în ultimii ani ai secolului al XVI-lea și în primii ai celui de-al XVII-lea, se abandonează o dată în plus bucuriei de a trăi și de a gîndi. Renașterea sa tîrzie o dovedește.

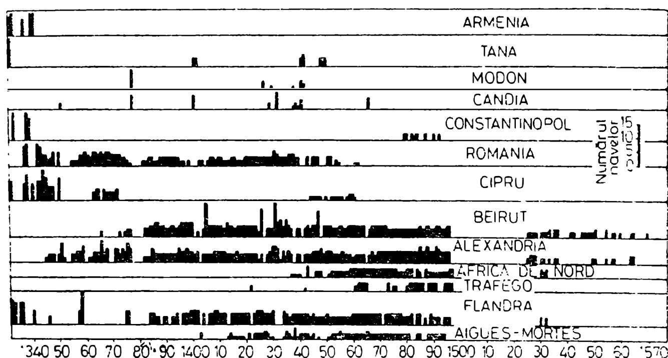
Toate aceste culori strălucitoare nu pot totuși să ne înșele. Mai bogată poate decît în secolul al XV-lea, Veneția a pierdut din importanța sa *relativă*. Ea nu mai este centrul Mării Interioare. Pendulînd de la est spre vest, activitățile majore ale acesteia au favorizat implacabil bazinul oc- 




## 31—32. LA VENEŢIA: CĂLĂTORIILE GALERELOR DA MERCATO

Cele patru schiţe ale primei hărţi extrase din lungul film publicat de Alberto Tenenti şi Corrado Vivanti în *Annales E. S. C.*, 1961, rezumă etapele deteriorării vechiului sistem al galerelor *da mercato* şi a convoaielor lor (Flandra, Aiguesmortes, Maghreb, „Trafego", Alexandria, Beirut, Constantinopol). Toate aceste linii funcţionează în 1482. În 1521, la fel ca în 1534, supravieţuiesc numai legăturile rentabile cu Levantul. Pentru a simplifica schiţele, traseele au fost marcate începînd de la ieşirea din Adriatica şi nu pornind din Veneţia. Tabelul care urmează rezumă istoria cantitativă a acestor convoaie (o lacună în documentaţie întrerupe seriile la sfîrşitul secolului al XV-lea şi la începutul secolului al XVI-lea). Decăderea vechiului sistem al convoaielor este totuşi compensată de o navigaţie liberă care a existat dintotdeauna, dar care ia avînt treptat.

cidental în detrimentul celui oriental, mult timp distribuitorul esențial al bogăților. Această mișcare de basculă nu a favorizat deloc Milanul, dar a adus în prim-plan Florența și Genova. Genova, în ce o privește, a pus mîna pe Spania și America, partea leului, dacă lucrurile au stat astfel. Florența a creat Lyonul și a profitat de pe urma Franței, fără să-și piardă prin aceasta locul în Germania. Ea s-a instalat din plin și în Spania. Cele două orașe dețin atunci o poziție privilegiată în cadrilater, cu atît mai privilegiată cu cît ele nu-și reduc rolul doar la comerțul cu mărfuri, în sens umil, ci practică, pe scară largă, comerțul cu bani. Odată cu a doua jumătate a secolului, Genova preia conducerea. Geografii vorbesc despre captări fluviale. A existat atunci o captare a mii de legături comerciale de către fluviile vii ale banului, în beneficiul finanțelor Genovei și Florenței. Mai întîi o captare internă: la Florența unde, istorici fiind, începem să vedem ceva mai limpede, creditul coboară pînă în planul cel mai modest al vieții cotidiene[186]. Pe urmă există și captările externe — cele mai importante: ambele orașe exploatează metodic regiunile întîrziate economicește, atît Europa răsăriteană, cît și Italia meridională, Balcanii ca și Franța[187] sau Peninsula Iberică. Prin acest proces de captare, chiar și un oraș care nu se grăbește, de mărimea și de felul Veneției se găsește prins în curînd în legăturile subtile ale exploatării străine, după cum am mai arătat[188].

Evident, aceste evoluții nu sînt inedite, dar amploarea lor se dovedește fără precedent. Niciodată nu circulase în Europa un asemenea fluviu de monede și de titluri de credit. Această circulație domină a doua jumătate a secolului al XVI-lea, se umflă și se maturizează rapid și se va ofili repede, încă dinaintea crizei dintre 1619—1622[189] și de răsturnarea sa seculară printr-un fel de explozie, *structurală* sau care ne pare astfel. În orice caz, o dată cu întemeierea, în 1579, a marilor iarmaroace de schimb de la 

Piacenza, bancherii genovezi devin stăpînii plăţilor internaţionale, stăpîni, totodată, ai bogăţiei europene şi mondiale, stăpîni contestaţi, dar de neclintit, ai argintului politic al Spaniei, după 1579, probabil chiar şi mai înainte, din 1557. Ei pot atinge orice şi lua orice. O clipă se presupune că vor să pună mîna, în 1590, pe contractul piperului portughez care se scoate la licitaţie. „Desigur, spune în legătură cu aceasta[190], un negustor spaniol stabilit la Florenţa şi care nu-i iubeşte, sînt un fel de oameni cărora li se pare un fleac să aibă grijă de lumea întreagă". Secolul *bancherilor Fugger*, atît de scurt, este pe deplin terminat, cel al genovezilor începe tîrziu şi nu se va încheia înainte de anii 1620—1630, cînd se va afirma, odată cu prosperitatea noilor creştini portughezi, încoronarea capitalismului internaţional din Amsterdam.

Astăzi, aceste întinse orizonturi ale istoriei ne apar cu o claritate sporită[191]. În cursul anilor 1575—1579, la ieşirea dintr-o dramatică încercare de forţă împotriva lui Filip al II-lea şi a consilierilor săi, capitalismul genovez a ieşit biruitor după o luptă aprigă. Căderea Anversului, prădat de soldaţi în 1575, dificultăţile şi eşecurile iarmaroacelor din Medina del Campo, slăbiciunea accentuată a Lyonului după 1583, toate aceste semne însoţesc triumful Genovei şi al iarmaroacelor din Piacenza. De atunci, între Veneţia şi Genova, între Florenţa şi Genova, *a fortiori* între Milano şi Genova nu se mai pune problema de egalitate, de contrapondere posibilă. Genova îşi deschide toate porţile[192], îşi subjugă vecinii. Ei nu-şi vor lua revanşa decît în secolul următor.

**NOTE**

1. Gabriel AUDISIO, *Sel de la mer*, 1936, p. 177 şi următoarele.
2. Jean WEILLER a semnalat punctul său de vedere în „Les préférences nationales de structure et le déséquilibre structurel", în *Revue*

*d'Economie politique*, 1949. A revenit asupra lui în mai multe rînduri, mai ales în *Problèmes d'Economie internationale*, vol. 2, 1950 şi *L'économie internationale depuis 1950*, 1965. Un bun rezumat în lucrarea colectivă *Sens et usage du terme structure dans les sciences humaines et sociales*, 1962, Mouton, p. 148 şi următoarele.

3. *Le problème de l'incroyance au XVI-e siecle. La Religion de Rabelais*. Paris, 1947, p. 351 şi următoarele.
4. 28 mai 1567, CODOIN, vol. 27 p. 6.
5. 19 iulie 1558, *Lettres de Jean Calvin*, p.p. Bonnet, 1854, p. 207.
6. Antonio de GUEVARA, *Epistres dorées. Morales et familières traduites d'espagnol en français par le seigneur de Guterry*, Lyon 1558, p. 79, 40, 63. În limba spaniolă, în *Biblioteca de autores españoles* (B.A.E.), 1850, vol. 13, p. 86, 96, 104.
7. A.N., K 1337, B 38 nr. 15, copie.
8. Către Filip al II-lea, Poissy, 21 decembrie 1561, A.N., K 1495, B 13, nr. 105, orig.
9. Roma 30 ianuarie 1570, B.N. Paris, Fr. 17 989, f° 142.
10. 5 ianuarie 1567, *Dépêches de Fourquevaux*, vol. 3, p. 31.
11. Adică genovezii.
12. Longlée către Villeroi, Barbastro, 8 decembrie 1585, în Albert Mousset, *op. cit.*, p. 211.
13. Acelaşi către acelaşi, Madrid, 1 februarie 1584, *ibidem*, p. 17.
14. Villeroi către J. B. de Tassis, Paris, 31 ianuarie 1584, A.N., K 1563.
15. A.d.S. Venezia, Senato Dispacci, Spagna, P. Priuli către doge, Madrid, 19 noiembrie 1692.
16. BELON DU MANS *Les observations*... p. 78.
17. Eugène HALPHEN *Lettres inédites du roi Henri IV à M. de Villiers*. 1887, p. 25.
18. Sau această scrisoare a călugărului Jorge de Santiago către rege, trimisă din Bologna la 28 mai 1548. „*Porque pola via de Frandes que sera mais em breve por ser posta, escrevemos carta comun a Vossa Alteza*..."* Corpo. dipl. port. vol. 6, p. 254. Sau, la fel, ce se poate spune despre aceste cîteva rînduri ele lui J. Nicot către regele Franţei, Lisabona, 28 mai 1568: „Au venit veşti pe drumul Alexandriei în Flandra şi de acolo, aici că în Indii sînt mari agitaţii şi răzvrătiri"...; vezi E. FALGAIROLLE, *Jean Nicot, ambassadeur de France*

---

* deoarece consideră drept mult mai scurt drumul pe mare decît cel pe uscat (lb. span. — N. tr.).

*au Portugal au XVI-e siècle. Sa Correspondance inédite,* 1887 p. 158.

19. B. de Mendoza către Filip al II-lea, Paris, 28 noiembrie 1587, A.N., K. 1566, nota autografă a lui Filip al II-lea.

20. Deducerea vitezei zilnice din întîrzierile pe drumuri nu se face fără dificultate căci nu cunoaştem decît rar parcursurile exacte. Am ocolit acest obstacol, calculînd vitezele după distanţele directe pe mare, în linie dreaptă sau, pe uscat, după etapele actuale, ceea ce are inconvenientul supărător de a diminua distanţele reale.

21. În afara uimitoarelor curse de ştafetă pe cei 400 şi cîţiva kilometri de la Roma la Veneţia, trei în total, pe care le semnalase Pierre Sardella, de o zi şi jumătate, adică o viteză orară de 10—15 kilometri. În medie, distanţa era străbătută în patru zile. (Vezi tabelele lui Pierre SARDELLA şi cel pe care-l împrumutăm de la el mai jos).

22. Vezi mai jos, partea a III-a, cap. 4, Nobili către print, Barcelona, 25 iunie 1572, A.d.S. Firenze, Mediceo, 4903.

23. G. del Caccia către prinţ, Madrid, 30 iunie 1572, A.d.S. Firenze, Mediceo, 4903.

24. Leonardo Dana către Senat, Madrid, 21 decembrie 1570, în *La corrispondanza de Madrid dell'ambasciatore Leonardo Dona,* 1570—1573, p.p. de Mario BRUNETTI şi Eligio VITALE, Venezia-Roma, 1963, vol. 1, p. 167.

25. L. Fernandez de RETAÑA, *Cisneros y su siglo,* 1929—1930, vol. 1, p. 550. Aceeaşi viteză, două zile, de la Oran la Valencia, este realizată de galioanele Veneţiei în octombrie 1405. A.d.S. Mantova, Genova, 757, 30 noiembrie 1655.

26. *Op. cit.,* p. 93 v°. Informaţii diverse în: A. THOMAZI, *Histoire de la navigation,* Paris, 1941, p. 26; Victor BÉRARD, *Pénélope,* p. 181; G. de Toledo către rege, Sobre Denia, 16 iulie 1567, Simancas, E° 149, f° 22: „... *por tener por mucho mas breve el camino de la mar que el de la tierra*".* Dar această convingere antrenează o eroare a lui Don Garcia, care, plecînd din Sicilia către Spania, crede că este inutil să-l prevină pe rege pe uscat; or, plecat la 27 iunie, el ajunge abia la 16 iulie la Denia. În legătură cu preţul ridicat al călătoriei pe uscat, vezi exemplul preţului în creştere din prezent; transportul pe apă din America la Genova costă mai puţin decît tra-

---

* drumul pe mare este mult mai scurt decît cel pe uscat. (lb. span. — N. tr.).

seul cel mai scurt pe uscat al aceleiaşi mărfi de la Genova în interiorul Peninsulei.

27. E. HERING, *Die Fugger*, Leipzig, 1940, p. 66. Despre serviciile organizaţiilor poştale ale lui Thurn şi Tassis, vezi harta nr. 102, *Zur Geschichte der deutschen Post (1506—1521)* din atlasul lui PUTZGER.
28. Saint Gouard către Carol al IX-lea, Madrid, 14 septembrie 1572, B.N. Paris, Fr. 18 105. Paris-Barcelona, 1 001 km; Paris-Madrid, 1 060 km.
29. Fourquevaux către rege, Madrid, 19 decembrie 1570, *Dépêches*... vol. 2, p. 307.
30. Şi nu la 8 noiembrie, cum scrie R. MERRIMAN în *The Rise of the Spanish Empire*, New York, 1918, vol. 4, p. 145; C. DOUAIS, *Dépêches de Fourquevaux*, vol. 2, p. 97; Nobili către prinţ, 16 noiembrie 1571, A.d.S. Firenze, Mediceo, 490.
31. G. de Silva către rege, Veneţia, 4 aprilie 1573, Simancas, E° 1332.
32. 7 aprilie 1573, CODOIN, vol. 102, p. 72—81; 8 aprilie 1573, Simancas E° 1332; 17 aprilie 1537, Palmerini. B. Com. Palermo, Qg D 84; 23 aprilie, A. Vat. Spagna, V. f° 198—199; Candia. 25 aprilie, Capi del Consilio dei X, Lettere, Busta 285, f° 165; Filip al II-lea către G. de Silva, Madrid 25 aprilie 1573, Simancas E° 1332; 22 mai, vestea păcii este dezvăluită la Constantinopol, vezi G. MECATTI, *Storia cronologica della Città di Firenze*, Napoli, 1755, vol. 2, p. 753.
33. *Voyage faict par moy, Pierre Lescalopier*, f°. 41 şi 64 v°.
34. Londra, P.R.O. 30/25, f° 65, Francesco Contarini către doge, Dover, 26 ianuarie 1610, Copie.
35. Londra, P.S.O. 30/25, f° 46; Călătoria lui Francesco Contarini la Constantinopol.
36. Tommaso ALBERTI, *Viaggio a Constantinopoli*, p.p. Alberto BACCHI DELLA LEGA, Bologna, 1889, p. 13.
37. BELON DU MANS, *op. cit.*, p. 93 v°.
38. *Ibidem*, p. 85.
39. Arhivele Ragusei, Diversa di Cancellaria, 146, f° 46 v°, 8 ianuarie 1561.
40. 25 ianuarie—3 februarie—10 aprilie—27 aprilie 1564, Simancas E° 1393.
41. 16—22 aprilie 1562, Simancas E° 1052, f° 26.
42. A.d.S. Firenze, Mediceo 2079, f° 212, 271, 274, 296, 297, 302, 304, 308, 311, 320, 323, 405, 408. Un memoriu spaniol din decembrie 1595 (B.N. Madrid, ms. 10454, f° 34) afirmă totuşi că din Sicilia în Africa se trece în cîteva ore; galerele lui G. Andrea Doria vor ajunge într-o zi de la Favignano la Goleta. Dar asemenea performanţe aparţin doar galerelor.

43. N. de NICOLAY, *Navigations, pérégrinations et voyages*... Anvers, 1576, p. 12.
44. A.d.S. Firenze, Mediceo 2079, fos 305, 306, 345.
45. Cadiz, 2 iunie 1561, Simancas E° 140.
46. 2 iunie 1561, Simancas E° 140. Adică 80 de kilometri pe zi.
47. Dr. SOTTAS, *op. cit.*, p. 183.
48. Vezi mai înainte.
49. Adică listele portuare a sosirilor navelor şi mărfurilor.
50. A.d.S. Firenze, Mediceo 2080.
51. *Nouvelles et spéculations à Venise*, 1948.
52. Vezi mai departe la p. 419, la sfîrşitul capitolului reproducerea unei *carpeta*.
53. Calculele precedente sînt împrumutate din corespondenţa spaniolilor stabiliţi la Veneţia, între 1589 şi 1597, păstrate pînă de curînd în Arhivele Naţionale, K. 1674, 1675, 1676 şi la Simancas E° 1345. Am făcut unul sau două împrumuturi din *Lettere Commerciali*, 12 *ter* A.d.S. Venezia. De notat că distanţa Ragusa-Constantinopol în timpul iernii este de ordinul unei luni. Media pe care o sugerează un calcul contemporan (A.d.S. Venezia, Papadopoli, Codicele 12, f° 26 v° către 1587) este prea optimist: în timpul verii, călătoria de la Constantinopol la Cattaro se făcea în 16 sau 17 zile ... *„Da Cataro poi a Venezia con le fregate ordinarie secondo i tempi ma ut plurimum in otto giorni"*,* adică în total de la 24 la 25 de zile. Pe traseul Veneţia-Madrid, vezi cîteva cifre luate din corespondenţa celor doi ambasadori veneţieni la Madrid, P. Priuli şi P. Gritti: la 19 noiembrie 1612 sînt de 60 de zile de cînd P. Priuli nu are veşti; întîrzierile scrisorilor primite la Madrid la 5 şi 9 decembrie 1612 — 18 zile şi 27 de zile, amîndouă trimise din Veneţia prin curier expres; întîrzierile, în 1616 şi 1617, ale cîtorva scrisori primite de Gritti: 33, 45, 21, 27, 26, 20, 20 zile... A.d.S. Venezia, Senato Dispacci.
54. Vezi mai înainte, nota 48.
55. A.d.S. Modena, Cancellaria Ducale d'Este, Venezia 77 VI/10 J. Tebaldi către ducele de Ferrara, Veneţia, 19 ianuarie 1522.
56. K. O. MÜLLER, *Welthandelslbräuche* 1480—1540, Wiesbaden, 1962, p. 29.
57. Excepţie confirmînd regula, genovezii trimit curieri speciali din Madrid la Anvers, avînd interes ca pe această ultimă piaţă să întîlnească

---

* de la Cattaro apoi la Veneţia, cu fregatele obişnuite, după starea vremii dar cel mult în opt zile (lb. ital. — N. tr.).

„generozitatea". Vezi: V. VÁZQUEZ DE PRADA, *op. cit.*, vol. 1, p. 36.

58. Simancas, *Consejo y Juntas de Hacienda,* 28. Într-o listă de cheltuieli a lui Chantonnay, la data de 14 iulie 1556.
59. Frances de Alava către rege, 6 martie 1567, A.N. K. 1507, nr. 70, citat de H. FORNERON, *Histoire de Philippe II*, Paris, 1881, vol. 2, p. 219, nota 1. Acest curier va fi trimis de către rebelii din Țările-de-Jos către Montigny, atunci în Spania. Vezi: V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes d'Anvers,* Paris. 1960, vol. I, p. 40.
60. Henri LAPEYRE „El Archivo de Simón y Cosme Ruiz" în *Moneda y Credito,* iunie 1940.
61. Britisch museum, Add 14009, f° 38, Consulta de Consejo de Italia, Madrid, 2 octombrie 1623.
62. V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes d'Anvers,* vol. 1, p. 241—242.
63. Calculele și cartografia au fost făcute de Frank Spooner după indicațiile mele. Este posibilă o cartografiere a spațiului din secolul al XVI-lea și ea a fost făcută pornind de la Lyon, de R. GASCON, *op. cit.*, mai ales p. 308.
64. *Mémoire de Duc de Sully,* Paris, 1822, vol. 1, p. 68.
65. R. GASCON, *op. cit.*, (dactilogramă). p. 318.

66. A.d.S. Venezia, Bailul către doge, Constantinopol, 8 august 1605.
67. R. GASCON, *ibidem.*, p. 308, dă pentru secolul al XVI-lea următoarele viteze (medii): pentru mărfuri de la 17 la 44 km pe zi (44 pe drumul de la Lyon în Țările-de-Jos prin Amiens; 17 pe cel din Burgos, prin Masivul Central); pe Saône, la urcare, de la 14 la 25 km, la coborîrea pe Rhône, pînă la 90. Din Roanne la Tours întîlnim un rulaj accelerat de 65 km pe zi. Pentru călătorii călare, 44; 90 pentru curierii poștali. Pentru curierii rapizi către Italia, de la 170 la 200.
68. Yves RENOUARD, „Comment les Papes d'Avignon expédiaient leur courrier", în *Revue Historique,* 1937. Vezi mai ales tabelul de la p. 59 (extras): Aceste viteze, spune autorul, „sînt după cunoștința noastră, cele mai rapide din epocă". Vezi, de asemenea, prețul lor ridicat, *ibidem,* p. 29. Considerații analoage celor pe care le dezvoltă paragraful nostru, în lucrarea lui Armando SAPORI, *Studi di storia economica,* Firenze, 1955, p. 635—638.
69. Frederic C. LANE, *Andrea Barbarigo, merchant of Venise (1418—1449),* Baltimore, 1944, p. 199 și următoarele.

70. Ferdinand FRIED, *Le tournant de l'économie mondiale*, Paris 1942, p. 67—68.
71. *Ibidem*, p. 66—67.
72. *Tour du monde d'un sceptique*, Paris, 1932, p. 37.
73. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 2, p. 8 şi următoarele.
74. A.d.S. Venezia, *Annali di Venezia*, f° 185, 26 septembrie 1578.
75. Memoriul episcopului de Limoges adresat cardinalului de Lorena, 27 iulie 1560, în L. Paris, *Négociations ... relatives au règne de François II*, vol. 1. p. 49.
76. *Ibidem*, p. 562, episcopul de Limoges către Cardinalul de Lorena, 26 septembrie 1560.
77. Martin PHILIPPSON, *Ein Ministerium unter Philipp II, Kardinal Granvella am Spanischen Hofe (1579—1586)*, Berlin, 1895, p. 75.
78. *Memorie politiche del 1576 al 1586*, Marciana, 7299, 12 martie 1584, *„Che il Re di Spagna haveva molti ministri che desiderano novità come il Cardinale Granvella e Don Joan (Idiaquez)" ...**
79. A.d.S., Venezia, Fondurile Papadopoli, Codice 12, f° 26 v° (1587) reprezintă media scrisorilor bailului veneţian de la Istanbul la Cattaro, după un statistician din epocă.
80. Londra, P.R.O. 30/25. 21, Veneţia 14 decembrie 1585.
81. Florenţa, Laurentiana Ashb. 1484. „La retentione delle gallee grosse della illustrissima Signoria di Venetia ...".
82. Precizare şi referinţă la Pegolotti în W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant*, vol. 2, p. 120, nota 3.
83. 3 iulie 1561, B.N. Paris, Fr. 16 103, f° 3, v°; *„la tardità con la quale caminano qua tutti i negotii"***, G. de Nobili către duce, Madrid, 20 martie 1566, A.d.S. Firenze. Mediceo 4898, f° 41.
84. B. de Mendoza către J. de Idiaquez, Paris, 16 iulie 1587, A.N., K 1448.
85. *Lettere edite e inedite di Filippo Sassetti*, p.p. Etore MARCUCCI, Firenze, 1855, p. 279.
86. Despre acest incident există numeroase documente în Simancas 2 iunie 1576, K 1541; 3 octombrie 1576, K 1542, nr. 4 A; 3 octombrie, *ididem*, nr. 3; 4 octombrie, *ibidem*, nr. 4; 8 octombrie, *ibidem*, nr. 11; 12 octombrie, *ibidem*, nr. 15; 13 octombrie, *ibidem*, nr. 16; 14

---

* că regele Spaniei avea mulţi miniştri cărora le plac noutăţile, precum Cardinalul Granvelle şi Don Juan de Idiaquez) (lb. ital. — N. — tr.).

** întîrzierea cu care călătoresc aproape toate afacerile (lb. ital. — N. tr.).

octombrie, *ibidem*, nr. 17; 15 octombrie, *ibidem*, nr. 19; 17 octombrie, *ibidem*, nr. 20; 18 octombrie, *ibidem*, nr. 21; 18 octombrie, *ibidem*, nr. 22; 21 octombrie, K 1542, 23 octombrie, nr. 30; 25, 30 octombrie nr. 35; 18 noiembrie, 19 decembrie 1576, nr. 64; Henri de Navarra către Filip al II-lea, Agen, 3 aprilie 1577, 29 aprilie 1577, K 1543, nr. 38 A; Filip al II-lea către M. de Vendôme, 8 aprilie 1577, K 1542, nr. 62; 2 iulie, nr. 52; 12 iulie, nr. 45, 2 august, K 1542: 4 august 1577, nr. 59; 12 august nr. 61; 17 august, nr. 62: 19 august nr. 69.

87. K. O. MÜLLER *op. cit.*, p. 39. Întîrzierile sînt socotite pornindu-se de la sosirea scrisorilor.
88. J. G. da SILVA, *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607*, 1956, p. 92, planşa 5.
89. Federico MELIS *Aspetti della vita economica medievale*, Siena-Firenze, 1962, p. 455 şi următoarele studiază problema la sfîrşitul secolului al XIV-lea. Nu s-a schimbat nimic în secolul al XVI-lea.
90. Vezi mai înainte.
91. K. O. MÜLLER, *op. cit.*, p. 49.
92. Arhivele Ragusei, Diversa di Cancellaria 131, fos 1—6.
93. B. Suárez către Simón Ruíz, Florenţa, 30 martie 1590, Archivo Ruiz, Archivo histórico, Valladolid.
94. Arringhe varie, Museo Correr 1999 (s.d.).
95. F. C. LANE, *op. cit.*, p. 101—113.
96. Vezi mai înainte.
97. HERMANN Van der WEE, *op. cit.*, vol. 2, p. 319 şi următoarele.
98. Museo Correr, Cicogna, 1933, fos 162 şi 162 v°, 30 iulie 1602.
99. A.d.S. Venezia, Dispacci Spagna, F. Morosini către doge, Madrid, 22 septembrie 1614.
100. *Diario de Gregorio Martin de Guijo, 1648—1664*, p.p. M. R. de Terreros, 1953, 2 vol. p. 76. În ceea ce priveşte lungile călătorii către „Indiile Orientale". François PYRARD scrie la începutul secolului al XVIII-lea: „... sosiră la Goa patru carace mari...; şi plecaseră din Lisabona în număr de cinci, dar nu ştiau ce se întîmplase cu cealaltă... În fiecare caracă se îmbarcaseră pînă la o mie de persoane şi cînd sosiră la Goa, nu mai existau decît trei sute în fiecare, ba încă şi din aceştia jumătate erau bolnavi"; *Voyage de François Pyrard de Laval, contenant sa navigation aux Indes orientales*. 1619 vol. 2 p. 385 (sic pentru 285), citat după o altă ediţie şi în termeni oarecum diferiţi de Stefan STASIAK în *Les Indes por-*

*tugaises à la fin du XVI-e siècle, d'après la Relation du voyage fait à Goa en 1546 par Cristophe Pawlowski*, . *gentilhomme polonais* Lwow, 1626, p. 33, nota 122. Vezi şi *Lusiada*, cîntul 5, versurile 81—82.

101. A.d.S. Mantova, A° Gonzaga, ,Seria E, Veneţia, 1431, Giovanni de Strigi către marchizul de Mantova, Veneţia, 17 martie 1464.

102. Huguette şi Pierre CHAUNU, *Seville et l'Atlantique*. vol. 3, p. 36.

103. Gerónimo de Valladolid către Simón Ruíz, Sevilla 15 februarie 1563, A. p. Valladolid.

104. Simancas, *Consejo y Junta de Hacienda*, 46, Părintele Superior şi Consulii din Sevilla către rege, Sevilla, 2 iulie 1662.

105. Astfel s-au petrecut lucrurile încă de pe acum cu iarmaroacele din Champagne, apoi cu multe altele, vezi: Robert Henri BAUTIER „Les foires de Champagne“ în *Recuils de la Société Jean Bodin* vol. 5, *La foire*, 1957, p. 97—145.

106. Acest iarmaroc „„della Sensa“ despre care vorbeşte M. SANUDO, *op. cit.*, vol. 1, coloana 959 (mai 1498) pe care îl semnalează corespondenţele mantovane, provoacă sosirea negustorilor străini. Vezi: A.d.S. Mantova, Veneţia, 1435, Giovanni de Strigi către marchiz, Veneţia, 10 mai, 1461. Istoricii Veneţiei probabil îl subestimează.

107. Museo Correr, Dona delle Rose, 181 f° 62 raportul *„del zornalier del giro di banco“* (din Rialto) Giovan Battista Peretti (?), iulie 1604: *„ed il più delle volte non vi è un quatrino de contati . . .“.** Am tradus foarte liber *quatrino* prin *liard* (para). (F. B.).

108. Corrado MARCIANI, *Lettres de change aux foires de Lanciano*, 1962.

109. Armando SAPORI, *Studii di storia economica medievale*, Firenze, 1946, p. 443 şi următoarele despre *La fiera di Salerno del 1478*.

110. Giuseppe MIRA, „L'organizzazione fieristica nel quadro dell'economia della Bassa Lombarda alla fine del Medio Evo e nell'età moderna“, în *Archivio storico lombardo*, 1958.

111. Giulio MANDICH, „Istituzione delle fiere veronesi (1631—1635) e riorganizzazione delle fiere bolzanine“, în *Cultura Atesina*, 1947.

112. Robert BRUNSCHVIG, „Coup d'œil sur l'histoire des foires à travers l'Islam“, în *Recueils de la Société Jean Bodin*, vol. 5, *La foire*, 1935, p. 58 şi 59.

---

* de cele mai multe ori nu există nici un ban în numerar (lb. ital. — N. tr.).

113. J. CVIJIČ, *op. cit.*, p. 196—197 şi MEHLAN, „Die Grossen Balkanmessen in der Türkenzeit", în *Vierteljahrschrift für Sozialgeschichte*, 1938.
114. Vezi mai departe, nota 123.
115. Virginia RAU, *Subsidios para o estudo das feiras medievais portuguesas*, 1943.
116. Corrado MARCIANI, *op. cit.*, p. 4.
117. Călătoria lui Francesco Contarini, mai 1581, P.R.O., 30, 25, 157, f° 66 v°.
118. A.d.S. Napoli, Sommaria Partium 566, f° 216 v° şi 217, 2 septembrie 1567.
119. A.d.S. Napoli, Sommaria Partium, 528, f° 204.
120. Corrado MARCIANI, *op. cit.*, p. 1 şi 9—10.
121. R. GASCON, *op. cit.*, p. 284, Arhivele comunale din Lyon, BB 101, f° 58.
122. Jacob van KLAVEREN, *op. cit.*, p. 198, şi REGLA în *Historia Social de España*, de J. Vicens VIVES, vol. 3, p. 351.
123. Noël SALOMON, *La campagne en Nouvelle Castille à la fin du XVI-e siècle, d'après les Relaciones Topográficas*, 1964, p. 119—120.
124. J. Caro BAROJA, *Los Moriscos del Reino de Granada*, 1957, p. 95, nota 189, descrierea provinciei Alcayceria, mătăsurilor, ţesăturilor sale, după Bermúdez de Pedtraça.
125. M. LE LANOU, *op. cit.*, p. 56.
126. M. LE LANOU, *op. cit.*, p. 13, după Alberto della MARMORA, *Voyage en Sardaigne ou description physique et politique de cette île*, Paris, Torino, 3 volume, 1839—1860.
127. Miguel BATTLORI, „Ensenyament i finances a la Sardenya cincentista", în *Hispanic Studies in Honour of I. Gonzales Llubera*, Oxford, 1959, extras, p. 4 şi 5.
128. J. ALBITRECCIA, în P. LECA, *Guide...*, p. 16.
129. A. MARCELLI, *Intorno al cosidetto...*, p. 415—416; dec. 1573.
130. A. P. FILIPPINI, *Istoria di Corsica*, Turnon, 1594, 1 vol.; Pisa, 1827—1831, 5 vol., cartea a 12-a, citat de F. BORLANDI, *op. cit.*, p. 70, nota 9.
131. Hans HOCHHOLZER. „Kulturgeographie Siziliens", în *Geogr. Zeitschrift*, 1935, p. 290.
132. E. ALBERI. *op. cit.*, vol. 2, 5, p. 477 (1574).
133. Ignacio de ASSO, *op. cit.*, p. 52—58.
134. Asupra acestora, vezi cartea generală a lui J. ORTEGA RUBIO, *Relationes topograficas de España*, Madrid, 1918 şi mai ales publicaţiile referitoare la provincia Guadalajara (J. C. GARCIA şi M. VILLAMIL, 1903—1915) şi la dioceza Cuenca (P. J. ZARCOS CUEVA, 1927). Să adăugăm importantele publicaţii ale lui Carmelo VIÑAS Y MEY şi Ramon PAZ, *Relaciones de los pueblos de España ordenades par Felipe*

*II*, vol. I, Madrid, 1950; vol. 2, Toledo, 1951; vol. 3; Toledo, 1963. Asupra ansamblului, vezi cartea deja citată a lui Noël SALOMON, mai sus, nota 123.

135. Jesus GARCIA FERNANDEZ, *Aspectos del paisaje agrario de Castilla la Vieja*, Valladolid, 1963, p. 4 și următoarele.
136. E. ALBERI, *op. cit.*, vol. 1, 3, p. 267.
137. Tommaso ALBERTI, *Viaggio a Constantinopoli*, 1608—1621, Bologna, 1889, p. 6.
138. În legătură cu ținuturile bulgare, vezi I. SAKAZOV, *op. cit.*, p. 212.
139. *Op. cit.*, p. 201. Aproape un secol mai tîrziu Tavernier notează la Belgrad aceeași abundență: doi scuzi pe zi pentru 14 persoane (nivelul de viață totuși ar fi crescut, pîinea, vinul, carnea, totul este excelent „și nu costă aproape nimic în acest oraș" *Histoire générale des Voyages* de John GREEN, traducere și continuare de Abatele de PRÉVOST, vol. 10, p. 118.
140. Fabio Canal către Consiliul celor Zece, Spalato, 21 ianuarie 1582, în A.d.S. Venezia, Lettere ai Capi del Consiglio dei Dieci, Spalato, Busta 281, f° 67.
141. Vezi mai înainte.
142. Leopold CHATENAY. *Vie de Jacques Esprinchard Rochelais et Journal de ses voyages au XVI-e siècle*, Paris, 1957, p. 148: „călătorii trebuie să-și aducă în hanurile din Polonia... paturile... sau chiar carnea, băutura și lumînările."
143. G. Antonio Venier către doge, Rouen, 22 februarie 1532, B. N. Paris, Ital, 1774, f° 189, copie; vezi și M. SANUDO, *op. cit.*, vol. 56, col. 244—245, 15 aprilie 1332.
144. John BUCHAN, *Oliver Cromwell*, London, 1934, p. 22.
145. P. BOISSONADE, Le mouvement commercial entre la France et les Iles Brittaniques au XVI-e siècle", în *Revue historique*, mai-sept. 1920.
146. Vezi mai înainte p. 138.
147. *Col. de doc. ined. del Archivo General de la Corun de Aragón*, vol. 39 p. 281; Ignacio de Asso, *op. cit.*, p. 384; Aloys Schulte, *op. cit.* vol. 1, p. 304 și următoarele.
148. Ignacio de ASSO, *op. cit.*, p. 57—58.
149. *Ibidem*, p. 263.
150. Există o producție de postavuri la Jaca încă din secolul al XVI-lea vezi: Ignacio de ASSO, *op. cit.*, p. 208.
151. F. BELDA Y PÉREZ DE NUEROS, *Felipe II*, *op. cit.*, p. 20 și următoarele.
152. Laszlo MAKKAI, „Die Entstehung des gesellschaftlichen Basis des Absolutismus in den Ländern der österreichischen Habsburger" în *Etudes his-*

*toriques* p.p. Comisia națională a istoricilor maghiari, 1960 vol. 1, p. 627—668.

153. Giuseppe PARENTI, *Prime ricerche sulla rivoluzione dei prezzi in Firenze,* Firenze, 1939, mai ales p. 76. Zona normală de aprovizionare nu trece de 30 miglia, uneori mai puțin, p. 94...

154. A.d.S. Firenze, Misc. Mediceo, 51.

155. B. BENNASSAR, *op. cit.*, mai ales partea a II-a, capitolul 2, *Les moyens de l'économie* (dactilogramă).

156. Din 1444, A.d.S. Venezia, Notatorio di Collegio, vol. 8, f° 1, 10 iulie 1444: bărcile, „barchiele", „*veniunt Venetias cum caseo ovis de Casali Maiori, Bessilo et allis locis Lombardiae...*"

157. Museo Correr, Dona delle Rose, 451.

158. Alberto TENENTI, *Cristoforo da Canal, ,La Marine venitienne avant Lepante,* Paris, 1962, p. 176.

159. J. A. VAN HOUTTE „Bruges et Anvers, marches nationaux ou internationaux du XIV-e au XVI-e siècle?" în: *Revue du Nord,* 1952.

160. Este unul dintre textele clasice ale istoriei venețiene, reproduse adesea, ca de pildă în *Bilanci generali,* 1912, vol. 1, tom. 1, p. 577 și următoarele.

161. Corrado BARBAGALLO, *Storia Universale,* vol. 3, 1935, p. 1107.

162. A.d.S. Mantova. A. Gonzaga. B. 1431, Johannes de Strigys către marchiz, Veneția, 16 mai 1472, și scrisorile următoare.

163. Același către același, *loc. cit.*, 6 iunie 1472.

164. A.S.V. Veneția, Brera 51, Cronaca Veneta, f° 105 v°, 1 martie 1448. Decăderea Tanei, 22 mai 1453, A.d.S. Venezia, Senato Mar, 4, f° 181. Încă un „consul din Tana", numit la 28 martie 1460, *ibidem,* 6, f° 163; considerații privind comerțul cu femei sclave cumpărate la Caffa, 2 iulie 1474, A.d.S. Mantova, A. Gonzaga, seria E. Levante e Corte Ottomana, 795.

165. A. Guidoni către ducele de Modena, Veneția 12 septembrie 1489, A.d.S. Modena, Venezia, VII-54, II-8. Aceste cifre sînt povești. Pentru galioanele din Alexandria și Beirut, o corespondență vorbește la întoarcere de 2 000 000 ducați „potrivit spuselor venețienilor" (*secondo loro),* vezi: Giovanni di Strigi către marchizul de Mantova, Veneția 28 februarie 1471, A.d.S. Mantova, seria E, Venezia, B. 1431.

166. M. SANUDO, *op. cit.*, vol. 1, col. 734.

167. *Ibidem,* vol, 1, col. 885—886. Despre luxul costumelor masculine vezi: Senato Terra, 15, f[os] 86

* vin la venețieni cu caș, oi din Casalmagiore, Besillo și din alte locuri din Lombardia (lb. lat. — N. tr.).

v° și 87, 7 ianuarie 1506; împotriva luxului toaletelor feminine, *ibidem*, f$^{os}$ 190 și 191, 1 ianuarie 1508; împotriva exceselor mesei, *ibidem* f° 42, 21 noiembrie 1504; împotriva ospețelor, vezi M. SANUDO, *op. cit.*, vol. 1, col. 822. Dar Sanudo enumeră cu bunăvoință mîncărurile pe care le degustă la ospețele venețiene.

168. A.d.S. Venezia, Senato Mar, vol. 2, f° 126, 21 februarie 1446.
169. Vezi mai înainte.
170. Jacobo di Capo către marchizul de Ferrara, Genova, 31 mai 1522, A.d.S. Mantova, A. Gonzaga, seria E, Genova 758, și J. Tebaldi către ducele de Modena, Veneția, 8 iunie 1522, A.d.S. Modena, Venezia, 15—77, VI, 67.
171. Jean D'AUTON, *Chronique*, vol. 1, p. 55, 1499 „și nu exista nici ghelf, nici ghibelin care să nu fi fost pentru moment și un bun francez", Milanul fusese cucerit de curînd.
172. Federico CHABOD, „Stipendi nominali e busta paga effettiva dei funzionari dell'amministrazione milanese alla fine del Cinquecento", în *Miscellanea in onore di Roberto Cessi*, Roma, 1958, p. 187—363.
173. F. BRAUDEL, „Les Espagnols de l'Afrique du Nord de 1492 à 1577" în *Revue Africaine*, 1928.
174. Vezi tabelele de mai jos: călătoriile din Maghreb se întrerup în 1525; Jacques de MAS LATTRIE. *Traités de paix et de commerce*, 1868, p. 273 (22 mai 1518); de asemenea, despre deteriorarea comerțului cu Maghrebul, vezi M. SANUDO, *op. cit.*, vol. 25, col. 338.
175. Vezi mai departe graficele n° 31.
176. Museo Correr, Dona delle Rose, 26, f° 191 și 194 (1588). Cu titlu de comparație, 6 iulie 1677, Marciana, 7, 1218, 18, Zecca bate mai mult de un milion de *ducați*, în monede de argint.
177. Clemens BAUER, *op. cit.*, p. 151, nota 47, de la p. 48.
178. A.d.S. Napoli, Sommaria Partium, 591, f° 225—235, 22 decembrie 1569.
179. Arhivele din Bouches-du-Rhône IX B 171, f° 6 verso, Alger 7 mai 1579.
180. 6 000 000 de ducați în 1605; 9 000 000 în 1609 în tezaurele din *Deposito grande* ale monetăriei venețiene. În această privință numeroase referințe se găsesc în pachetele de documente Senato Zecca, vezi: F. BRAUDEL, *La civiltà veneziana del Rinascimento*, Fondazione Giorgio Cini, 1958, p. 101.
181. Vezi mai înainte.
182. Probabil începînd din 1575—1580, dacă interpretez corect un text lipsit de precizări din Museo Correr, 161, f° 2, 14 decembrie 1593; jocul liber

al schimburilor repetate, introduse pe piața venețiană de intermediarii străini *„per il più fiorentini“**.

183. E. MAGATTI, „Il mercato monetario veneziano alla fine del secolo XVI“, în *Archivio Veneto*, 1914, p. 289—292.
184. Museo Correr, Dona delle Rose, 42, f° 27 v° (fără dată, sfîrșitul secolului al XVI-lea).
185. *Ibidem* 181, f^os^ 61 și 65 v°. Este vorba de un extras dintr-un *„zornal de ziri“* — registru zilnic — referindu-se la o sumă totală de 2 879 090 ducați și 17 dinari. Un alt registru adresat magistratului care controlează conturile, prezintă lista schimburilor *„che non girano“*, așadar *„secchi“*
186. Este ceea ce anunță lucrarea în curs de elaborare a lui Maurice CARMONA, consacrată Toscanei din secolul al XVII-lea.
187. A se vedea cuvintele unui negustor florentin din secolul al XV-lea, transmis de A. MONTEIL în *Histoire des Français*, vol. 7, p. 424—425: „Voi francezii nu sînteți decît negustori de mărunțișuri, vînzători la mîna a doua“.
188. Vezi mai sus.
189. Ruggiero ROMANO, „Tra XVI e XVII secolo. Una crisi economica 1619—1622“, în *Rivista Storica Italiana*, 1962, p. 480—531 și „Encore la crise de 1619—1622“, în *Annales E.S.C.*, 1964, p. 31—37.
190. Baltasar Suárez către Simón Ruíz, 15 ianuarie 1590: *„Cierto es gente que les parece todo el mundo es poco para barcarle“*,** Archivo provincial Valladolid.
191. În legătură cu această cercetare „polară“, semnalăm execelentele pagini ale lui Federigo MELIS, „Il commercio transatlantico di una compagnia florentina stabilitata a Siviglia a pocchi anni dalle imprese di Cortes e Pizarro“, în *V. Congreso de historia de la Corona de Argon*, 1954, în special p. 183 și următoarele. Colegul nostru consideră că Florența este centrul lumii în prima jumătate a secolului al XVI-lea... Dar de ce nu Lyon? Anunțăm astfel lucrările inedite ale lui Felipe Ruiz Martin și J. Gentil da Silva.
192. Vezi mai departe.

---

* cei mai mulți, florentini (lb. ital. — N. tr.).

** Există desigur oameni cărora li se pare că lumea întreagă este mică pentru a-i cuprinde. (lb. span. — N. tr.).

## 2. NUMĂRUL OAMENILOR

Evident, problema esențială, mai importantă decît toate celelalte, și care dă sensul și măsura tuturor celorlalte este cea a numărului oamenilor. Cîți sînt? Este, iată, o primă și dificilă întrebare. Crește oare numărul lor așa cum totul ne îndeamnă să credem? Iată o a doua întrebare nu mai puțin dificilă, mai ales dacă ne propunem să distingem etapele și procentajele și să cîntărim masele prezente.

### *O lume de 60 sau 70 milioane de oameni*

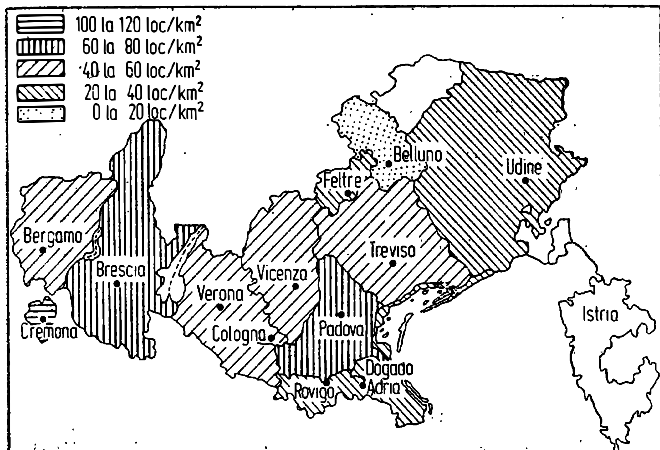
Nu se pot furniza cifre precise. Numai aproximațiile rămîn posibile, acceptabile în ceea ce privește Italia și Portugalia, mai puțin riscante în comparație cu Franța, Spania și Imperiul otoman[1]. Pentru restul țărilor mediteraneene absența informațiilor este completă.

Pentru partea occidentală a lumii mediteraneene, cifrele plauzibile la sfîrșitul secolului[2] sînt următoarele: Spania, 5 milioane, Portugalia, 1, Franța, 16, Italia, 13, adică un total de 38 milioane. Mai rămîn țările islamice. Pentru partea europeană a Turciei, Konrad Olbricht[3] crede că poate accepta către 1600 o evaluare de 8 milioane. Dată fiind echivalența normală a celor două părți, în Imperiul Otoman, asiatică și europeană, (mai curînd cu un avantaj din partea celei din urmă față de cealaltă[4]) am putea acorda părții asiatice tot vreo 8 milioane de oameni. Ar rămîne Africa de nord, *lato sensu*. Putem atribui 2 sau 3 milioane Egiptului, tot atît cît și Africii de nord?[5] S-ar ajunge atunci la un maximum de 22 milioane pentru Islam și popoarele care depind de el la marginea lumii mediteraneene și pentru aceasta din urmă o populație globală de vreo 60 milioane.

În aceste calcule, prima cifră de 38 milioane este relativ sigură, a doua mai puțin. Totuși

evaluarea ansamblului rămîne verosimilă. Aş fi înclinat să diminuez cifra primului grup şi să o măresc pe cea a celei din urmă. Din comparaţiile demografice de-a lungul timpului, se desprinde, într-adevăr, o corespondenţă valabilă în mare, şi anume, că Islamul mediteranean (şi popoarele care depind de el) reprezintă aproape dublul populaţiei italiene. Dacă proporţia este justă către 1850[6], atunci cînd blocul nostru „A" numără 78,5 milioane (Franţa 35, Italia, 25, Spania, 15, Portugalia, 8,5) Islamul sau mai curînd Islamul plus popoarele din Balcani, ar trebui să reprezinte 50 milioane de locuitori[7]. O verificare sumară ne aduce în preajma acestei cifre. În orice caz, către 1930 există de o parte 113 milioane (42, 41, 24, 6) şi de cealaltă 83: proporţia este respectată[8]. Desigur, nu există nici un motiv ca acest raport să fi fost totdeauna acelaşi. Totuşi, ţinînd seama de variaţiile posibile, el poate da o măsură generală. Pentru secolul al XVI-lea el ar propune, pentru lumea islamică, cifra de 26 milioane ceea ce nu este prea departe de cea de 22 la care ajungeam adineaori. Ne rămîne îngăduit să ne imaginăm, împreună cu Ömer Lutfi Barkan[9] că Islamul mediteranean grupează 30 poate 35 milioane de locuitori, dar aceasta este o opinie optimistă. Oricum, diminuînd prima cifră şi mărind-o pe a doua nu ne-am îndepărta de fel de această masă numărînd vreo 60 de milioane de locuitori care îmi pare cu o aproximaţie de 10% o evaluare acceptabilă pentru sfîrşitul secolului al XVI-lea. De aici rezultă cîteva consecinţe.

În această lume de 60 milioane de locuitori densitatea kilometrică se stabilizează la 17, dacă nu se încorporează în spaţiul mediteranean şi deşertul. Cifra este uimitor de mică. Bineînţeles, în funcţie de regiuni, consemnăm diferenţe importante. În 1595, densitatea regatului Neapolelui este de 57[10]; în Campagna ea atinge chiar 160 în jurul Vezuviului[11]; către 1600 între Ticino şi Mincio, acolo unde se află centrul de 




33. POPULAȚIA DIN TERRA FERMA VENEȚIANĂ ÎN 1584

După D. BELTRAMI, *Forze di Lavoro e proprietà fondiaria*, 1961, p. 3. Densitatea este calculată pe regiuni destul de întinse. *Il dogado* este teritoriul din imediata apropiere a Veneției pe care ea îl poseda înainte de a cuceri Terra ferma.

greutate al populației italiene, densitatea pe km² este de 100 de locuitori și chiar depășește această cifră (117 pentru Cremona și regiunea înconjurătoare, 110 pentru Milano, cîmpiile milaneze și Lodi, 108 pentru șesul din Bergamo, 110 pentru cel din Brescia). Această densitate se micșorează spre est și spre vest (49 în Piemont, 80 în ținutul încă bogat al Padovei . . .) În medie, densitatea pentru întreaga Italie se stabilizează la 44[12] de locuitori pe km², cifră enormă cîtă vreme în Franța, ea nu este decît de 34[13], iar în Spania și Portugalia, doar de 17[14].

Acestea sînt cifrele reținute în prima ediție a cărții de față. De atunci, în cercetările de amănunt, care au văzut lumina zilei, au fost avansate noi evaluări. Calculul de mai înainte nu trebuie totuși neapărat modificat. Singura problemă deschisă privește evident țările Islamului. O evaluare a populației marocane la 5 sau 6 milioane de locuitori, e drept, în 1500, mi se pare că trebuie respinsă, cu toată com-

petența autorului[15]. O mărire a cifrei ansamblului pe care o propune Ömer Lutfi Barkan[16] se dovedește justificabilă dar nu cred totuși că cele două mase, creștinătatea și Islamul, se echilibrează ... Ca o mică dovadă suplimentară pentru creștinătate este faptul că cifrele la care ajungem sînt deja cele ale contemporanilor avizați, nu numai un Giovanni Botero[17] ci și acel ciudat Rodrigo Vivero ale cărui documente vor fi publicate în curînd[18].

## *Vidurile mediteraneene*[19]

În fapt, densitatea populației este chiar mai slabă decît o sugerează cifrele, spațiul fiind atunci, din punct de vedere uman, mai întins decît astăzi. Trebuie să ne imaginăm o populație de trei sau de patru ori mai puțin numeroasă decît cea actuală și răspîndită într-un teritoriu mult mai greu de stăpînit.

Spațiul aici este brăzdat de pustiuri. Anormala concentrare urbană și ariditate naturală, sfîrșesc prin a da populării acel caracter de oază care este și una dintre trăsăturile lumii mediteraneene de astăzi[20]. Inospitaliere și ostile, pustiuri uneori *grandissime*, taie ținuturile mediteraneene. Marginile lor, aidoma coastelor marine, sînt locuri privilegiate cu așezări urbane unde călătorul, înainte de a înfrunta obstacolul apropiat, se odihnește în confortul sau cel puțin în inacțiunea hanurilor. Catalogul acestor „Arabii" dezolate, și de toate dimensiunile, ar fi interminabil. Ne putem opri doar la cîteva imagini. Iată, nu departe de Ebru, de culturile sale irigate, de perdelele sale de copaci și felahii săi truditori, stepa săracă a Aragonului desfășurîndu-și cît vezi cu ochii întinderile monotone de mărăcini și rosmarin. Francesco Guicciardini pe care Veneția îl trimite la Ferdinand Catolicul, călătorește în primăvara lui 1512 de-a lungul acestei „... *paese desertissimo nel quale non si trove allogiamento alcuno, ne si vede pur*

*un arbore: ma tutto è pieno di rosmarini e salvie per esser terra aridissima*[21]. Aceeași descriere o întîlnim și la alți călători, precum venețianul Navagero[22] (1525). „În Aragon, în apropiere de munții Pirinei, notează un document francez din 1617[23], mergi zile întregi fără să dai de vreun locuitor", iar cea mai săracă dintre regiunile aragoneze — căci există grade diferite de sărăcie — este zona Albarracin[24]. Adevărul Aragonului este un adevăr general iberic. G. Botero[25] notează: Dacă Spania este slab cultivată, cauza este că nu are destulă populație. Cervantes n-a trebuit să inventeze nimic, Don Quijote și Sancho Panza călătoresc de regulă, străbătînd pustietăți. La fel, în Portugalia populația se rărește spre sud, în regiunile Algarve, Alentejo și Beira[26]. Există deșerturi chiar și în împrejurimile Lisabonei, parfumate de mireasma amețitoare a ierburilor sălbatice[27]. Dar toate ținuturile mediteraneene tăiate de pustiuri sînt găunoase. În Provence, omul deține un sfert din suprafața ținutului, părțile joase ale depresiunii, oaze cu cereale, livezi de măslini, viță de vie și chiparoși ornamentali. Naturii îi aparțin celelalte trei sferturi ale peisajului, cu îngrămădiri de stînci roșii-brune sau cenușiu deschis"[28]. Este un peisaj care trebuie suprimat ba ici, ba colo pentru a readuce la o agricultură ușoară, nestatornică fîșia subțire de „belts", picioarele plaiurilor, marginile coastelor amenajate în terase[29], adică mai nimic, dar țăranul își scoate hrana, aici ca și în alte părți, din petice de ogor.

Aceste goluri umane se extind pe măsură ce ne apropiem de sud sau de vest ca niște răni nevindecabile. Busbec străbate Asia Mică prin mijlocul unor adevărate pustiuri[30]. Leon Africanul, venind din Maroc, înainte de a ajunge

---

* ținut foarte pustiu în care nu se găsește nici un han, nu se vede măcar un copac; dar care e plin de rosmarin și salcie fiindcă este un pămînt foarte arid (lb. ital. — N. tr.).

la Tlemcen, cutreieră deșertul Moulouya[31] unde turmele de gazele o iau la fugă din fața călătorilor.

Traiul animalelor în aceste ținuturi lipsite de sate și așezări omenești își află un adevărat paradis. Nu fără motiv deci munții sînt literalmente plini de fiare sălbatice: în Dauphiné, locul de naștere al lui Bayard, forfotesc urșii[32]. În Corsica, în secolul al XVI-lea, pentru a ocroti turmele, trebuie să se organizeze vînători de anvergură împotriva lupilor, a mistreților, a cerbilor. Totodată, insula exportă animale sălbatice pentru menajeriile princiare de pe continent[33]. În Spania, iepurii, lupii, potîrnichile abundă și tot acest vînat este supravegheat cu grijă de slujitorii regelui în preajma pădurilor din Aranjuez[34]. Dar vulpile, lupii, urșii își adjudecă primul loc chiar și în apropiere de Toledo[35], și Filip al II-lea în ultimele clipe ale vieții sale, va vîna lupi în Sierra de Guadarrama[36]. Nu există viclenie mai firească decît cea a țăranilor din Andaluzia care pentru a-i înfrunta pe nobili, simulează că gonesc lupii[37]; nici un accident nu este mai banal decît cel care i se întîmplă lui Diego Suarez[38], copil fiind și păzind turmele de oi în satele de pe țărmul sudic spaniol, depopulat de incursiunile piraților nord africani și de spaima de ele: niște lupi devorează într-o bună zi măgărușul nefericitului păstor, care o șterge imediat, fără să mai dea socoteală stăpînului său. În Granada, războiul din 1567—1570 a agravat totul, dînd naștere în această regiune, bogată în ajun, unor pustiuri în care vînatul s-a înmulțit brusc, într-un chip de necrezut[39]: iepuri, mistreți, cerbi, căprioare (acestea din urmă în „turme abundente“) plus lupii și vulpile.

Același spectacol și încă mai colorat, îl întîlnim dacă ajungem în Africa de nord. În octombrie 1573 Don Juan de Austria va vîna pe teritoriul de altădată al Cartaginei lei și tauri sălbatici[40]. Un fugar spaniol care încearcă să revină în fortăreața La Goulette povestește că

tovarășul său de drum a fost devorat de lei[41]. De altfel în mod obișnuit, satele din Africa de nord în secolul al XVI-lea sînt apărate de baraje de spini împotriva hienelor și șacalilor[42]... În sfîrșit, în jurul Algerului, Haedo semnalează mari vînători de mistreți[43] ...

Însăși Italia, model de belșug în secolul al XVI-lea, este și ea presărată cu asemenea pustiuri: păduri, hoți, fiare sălbatice se află din belșug în epoca lui Boccaccio[44] iar cadavrul unui personaj al lui Bandello este părăsit fără să fie înmormîntat aproape de Mantova, în voia cîinilor și lupilor[45]. În Provence mișună de asemenea iepurii, cerbii, mistreții, căprioarele și se vînează vulpi și lupi[46]. Aceștia n-au dispărut din întinderile semideșertice din Crau decît odată cu mijlocul secolului al XIX-lea[47].

S-ar putea scrie o carte impozantă despre animalele sălbatice, o carte în care țările din lumea întreagă și-ar disputa întîietatea care, în mod sigur, nu revine lumii mediteraneene. Miile și miile de imagini pe care ni le propune nu reprezintă nici una dintre originile și nici unul dintre monopolurile acestui lucru. În ea, la fel ca în alte părți, de pe acum omul este cel mai puternic, deși încă nu stăpînul absolut cum aproape a devenit astăzi.

Dar faptul că Occidentul, mai populat, este mai bine stăpînit decît țările islamice pare evident. Islamul este prin excelență un univers animalier, cu pustiuri întinse, naturale sau create de mîna omului. La marginile Serbiei „ținutul este deșertic, notează Lescalopier în 1574, ceea ce-i împiedică pe sclavii creștini și pe alții să fugă“[48] ... În aceste pustietăți animalele sălbatice se înmulțesc nestînjenite. Busbec se va delecta în timpul șederii sale la Constantinopol să-și transforme casa în menajerie[49].

Numărul mic de oameni din țările islamice explică, de asemenea, importanța creșterilor sale de animale și, în consecință, forța sa militară căci ceea ce apără Balcanii sau Africa de nord împotriva Europei creștine este imensi-

tatea spațiului, mai întîi, și, apoi, mulțimea cailor și cămilelor. În spatele turcilor cămila a desăvîrșit cucerirea marilor șesuri din Peninsula Balcanică pînă la marginile reliefului muntos dinaric, la vest și la nord, pînă în Ungaria. În fața Vienei cămilele aprovizionează armata lui Soliman Magnificul. Corăbii „urieșe“ (cu „uși“ pentru îmbarcarea animalelor) permit trecerea fără oprire a cămilelor și cailor din Asia în Europa. Forfota lor face parte din spectacolul cotidian al portului la Constantinopol[50]. Se mai știe despre caravanele de cămile că străbat imense itinerarii în Africa de nord . . . Caii, măgarii și catîrii îi duc pe turci în munții Balcanilor, ai Siriei, ai Palestinei sau pe drumurile de la Cairo la Ierusalim[51].

În fața Europei, în lungul frontierei Ungariei, una dintre marile forțe ale Islamului și ale vecinilor săi apropiați a fost mult timp o extraordinară cavalerie, obiect de invidie și de elogii din partea creștinilor. Care cavalerie n-ar părea greoaie și neîndemînatică în fața acestor valahi despre care Giovanni Botero scria: „dacă ți-au rupt rîndurile, nu poți să le scapi prin fugă, dacă s-au împrăștiat din pricina atacului tău, n-ai să-i poți urmări, căci aidoma șoimilor, o dată se năpustesc asupra ta și altă dată se îndepărtează de tine cu toată viteza . . .“[52]

Calitate și cantitate. Această dublă înzestrare este bine cunoscută. Cînd se pune problema în anturajul lui Don Juan de Austria, în decembrie 1571, de a debarca în Moreea și în Albania, prințul este de părere că nu trebuie să se preocupe de cai; va fi suficient să se aducă la bordul flotei șeile și frîiele necesare și destui bani pentru a-i cumpăra pe țărm[53]. Dimpotrivă, în lumea creștină, chiar în regiunile faimoase pentru creșterea animalelor, la Neapole sau în Andaluzia, caii reprezintă rarități, supravegheați cu gelozie, și prin excelență, mărfuri de contrabandă. Filip al II-lea nu lăsa nimănui grija de a acorda sau de a refuza exporturile de cai an- 

daluzi și cerceta cu proprii săi ochi dosarele de cerere.

Și acum să rezumăm: de o parte prea mulți oameni și nu prea mulți cai; de cealaltă parte prea mulți cai și nu prea mulți oameni! Spiritul de toleranță al Islamului venea probabil din acest dezechilibru: era foarte fericit să accepte oamenii oricum ar fi ei, cu condiția să-i găsească la îndemînă.

## *O creștere demografică de 100%?*

Totuși în secolul al XVI-lea omul se va îndesi. O dată mai mult Ernst Wagemann[54] are dreptate în afirmațiile sale stăruitoare. Orice mare creștere demografică, afirmă el, se extinde, de regulă, la scara întregii umanități. Secolul al XVI-lea a avut, fără îndoială, acest privilegiu de universalitate. În orice caz, regula este valabilă pentru colectivitatea umană, în ansamblu, de pe țărmurile Mediteranei. Începînd din 1450 sau cel mai tîrziu din 1550, numărul oamenilor începe să crească atît în Franța, Spania, Italia, cît și în Balcani și Asia Mică. Refluxul nu va ieși în evidență înainte de 1600 și nu va fi general și hotărîtor decît după 1650, dată limită. Bineînțeles, această largă mișcare se dezvoltă pas cu pas, prezintă decalaje, avansuri sau întîrzieri, nu izbucnește dintr-odată. Ea seamănă cu acele procesiuni de penitenți care fac doi pași înainte, apoi unul înapoi și așa mai departe, înaintînd totuși după itinerarul lor obișnuit.

Dincolo de ezitările și prudențele care nu sînt, în această privință bune sfătuitoare, să spunem, în mare, că între 1550 și 1600 populația mediteraneeană probabil s-a dublat. Ea trece de la 30 sau 35 de milioane la 60 sau 70, revenindu-i o taxă de creștere medie în jur de 7 la 1.000 pe an. Creșterea foarte energică, revoluționară în timpul „primului" secol al XVI-lea (1450, 1550) se atenuează în general

în timpul celui „de-al doilea“ (1550—1650), datele fiind aproximative. Aceasta este imaginea de ansamblu pe care o propunem, fără a o garanta, la începutul dezbaterii de față astfel încît cititorul să nu se piardă în mijlocul mărturiilor și discuțiilor imperfecte care vor urma. El va ști încă de la început că mișcarea a avut un caracter general, că ea a frămîntat dintr-o dată regiunile bogate și cele sărace, și masele de oameni din cîmpii și cele din munți și stepe, simultan toate orașele, oricare ar fi mărimea lor, și toate satele. El va accepta fără efort că această revoluție biologică a fost factorul major al destinelor care ne preocupă, mai important decît cucerirea turcească, sau descoperirea și colonizarea Americii, ori vocația imperială a Spaniei. Și de altfel în lipsa acestei înmulțiri a oamenilor, ar fi fost scrise oare atîtea pagini strălucite? Această revoluție este mai importantă de asemenea decît „revoluția“ prețurilor pe care o explică înainte chiar de sosirile masive ale metalului alb din America[55]. Creșterea demografică produce în același timp triumfurile și catastrofele unui secol în care omul a fost rînd pe rînd un transformator eficient al naturii și apoi, treptat o povară crescîndă. Din 1550 roata se întoarce: oamenii sînt de atunci prea numeroși, înghesuiți. Către 1600 povara lor stopează avînturile și pregătește o dată cu banditismul[56], criza socială latentă prin care totul, sau aproape totul, decade în zilele amare ce vor urma ale secolului al XVII-lea. Acestea fiind zise, foarte în grabă, să revenim la dovezile și semnele acestui flux.

## *Niveluri și indicii*

Idealul ar fi să ne întemeiem pe serii lungi de cifre, dar ele ne lipsesc. Trebuie deci să folosim materialul imperfect pe care-l avem la dispoziție și să ne mulțumim cu șase sau șapte

răspunsuri suficient de clare și care, totodată, să concorde.

1. *Provence între secolele al XIV-lea și al XVII-lea* oferă una dintre cele mai bune mărturii ale noastre, deși incompletă. În mare, incluzînd și comitatul Nisei care va trece mai tîrziu sub dominația savoiardă, ea numără, la începutul secolului al XVI-lea, 80 000 de vetre (case), adică între 350 000 și 400 000 locuitori. La fel ca și sudul Languedocului al cărui destin este analog, ea cunoaște odată cu ciuma neagră (1348) o catastrofă brutală; își pierde o treime din locuitori. Avîntul, care va întîrzia mai mult de un secol, se evidențiază începînd din 1470. „Numărul vetrelor (caselor) crește atît de rapid (atunci), încît atinge către 1540 triplul nivelului său din 1470"[57]. Populația din Provence devine astfel sensibil egală cu acea dinaintea marii ciume. Ar rămîne de aflat cum a străbătut această populație al doilea secol al XVI-lea și secolul al XVII-lea. A existat, fără îndoială, o creștere apoi un reflux, ca și în alte părți, dar nu-l cunoaștem cu certitudine. Medieviștii și moderniștii au uitat să-și dea mîna în această privință. Dar această problemă importantă nu este totuși esențială. Esențialul este că, în cea mai mare parte, progresul demografic din secolul al XVI-lea a fost aici o recuperare, o compensare și că viteza sa, mare înainte de 1540, se încetinește probabil în a doua jumătate a secolului al XVI-lea.

2. *În Languedoc*, evoluția este aceeași: secolul al XVI-lea oferă spectacolul unei țări golite de oameni, readusă la starea sălbatică și la proliferarea copacilor. Secolul al XVI-lea este martorul unei prime expansiuni rapide, revoluționare care se încetinește după 1550; către 1600 stagnarea este evidentă; reclul dramatic și catastrofal se situează după 1650. Aceasta este cronologia pe care o propune lucrarea recentă și precisă a lui Emmanuel Le Roy Ladurie.[58]

3. *În Catalonia,* se schițează aceeași evoluție: flux, aoi reflux, trecerea de la unul la altul producîndu-se către 1620[59].

4. *În Valencia* progresul este lent, abia perceptil de la 1527 la 1563; dimpotrivă, foarte accentuat între 1563—1609 (mai mult de 50% pentru ansamblul și aproape 70% pentru populația prolifică a moriscilor[60].

5. *În Castilia* dovada este dată de o puternică creștere demografică în cursul secolului al XVI-lea. Ea ne va apare chiar și mai netă dacă nu ne oprim precum Konrad Häbler, Albert Girard și alți cîțiva la cifrele exagerate aduse în prim plan de populația Spaniei în timpul Regilor Catolici. În secolul al XVI-lea creșterea demografică pare continuă. În orice caz, din 1530 pînă în 1591 cifrele furnizate de vechea lucrare a lui Tomás Gonzáles[61] o stabilesc în mod precis, în ciuda criticilor, uneori serioase, care i se pot aduce[62].

| | 1530 | 1541 | 1591 |
|---|---|---|---|
| Burgos | 83.440 | 63.684 | 96.166 |
| Soria | 29.126 | 32.763 | 38.234 |
| Valladolid | 43.749 | 43.787 | 55.605 |
| León | 28.788 | 59.360 | 97.110 |
| Zamora | 31.398 | 86.278 | 146.021 |
| Toro | 37.117 | 41.230 | 51.352 |
| Salamanca | 122.980 | 133.120 | 176.708 |
| Avila | 28.321 | 31.153 | 37.756 |
| Segovia | 31.878 | 33.795 | 41.413 |
| Guadalajara | 24.034 | 26.257 | 37.901 |
| Madrid | 12.399 | 13.312 | 31.932 |
| Toledo | 53.943 | 80.957 | 147.549 |
| Murcia | . . | 19.260 | 22.470 |
| Cuenca | 29.740 | 33.341 | 65.368 |
| Sevilla | 73.522 | 80.357 | 114.738 |
| Córdoba | 31.735 | 34.739 | 46.209 |
| Jaén | 24.469 | 35.167 | 55.684 |
| Granada | | 41.800 | 48.021 |
| Vecinos* | 686.639 | 880.000 | 1.316.237 |
| locuitori | 3.089.875 | 3.960.000 | 5.923.066 |

* Numărul locuitorilor este calculat la indicele 4,5. Denumirea de *vecinos* corespunde denumirii noastre de vetre. (N. a.).

Erorile acestui calcul imens — căci există erori — nu infirmă rezultatele de ansamblu. În 61 de ani, populația castiliană pur și simplu s-a du-

blat (indicele anual de creștere, mai mare de 11 la 1 000 în ciuda greutăților războaielor și a emigrației către Lumea Nouă ale cărei consecințe nu trebuie exagerate[63]. În orice caz, două evaluări globale, puțin cunoscute, nu contrazic această evoluție generală: una în 1541, care se bazează pe recensămîntul din acest an, fixează numărul de *vecinos* castilieni la 1 179 303[64], număr superior deci celui dat de Tomás González; cealaltă, cu data de 13 ianuarie 1589 și extrasă din *Consejo de Guerra*, vorbește de 150 000 de *vecinos*[65]. Aceste cifre a căror valoare rămîne discutabilă, nu năruie la pămînt calculul de ansamblu al lui Tomás Gonzáles.

Evident, curiozitățile noastre nu sînt satisfăcute și nici epuizate de enormele posibilități de documentare, la Simancas și în alte părți. Astfel prin hazardul cercetărilor noastre, descoperim la Simancas numeroase indicații despre un vast recensămînt făcut în 1561 și care dă probabil *el padrón* referitor la toate orașele[66] și *los partidos* înconjurătoare. O dată cunoscute aceste cifre, ar fi posibil să jalonăm mai bine evoluția demografică între 1530 și 1591. Nimic nu ne spune, și Ramón Carande[67] are dreptate *a priori* că apogeul fluxului s-a situat exact în 1591, acolo unde îl plasăm în lipsă de alte informații mai bune. Este evident, de asemenea că întorsătura precisă și pe care ar trebui s-o determinăm este momentul capital al destinului Spaniei. În sfîrșit am voi să cunoaștem mai bine repartiția populației Peninsulei după diferitele regiuni. S-a spus că totul aluneca spre sud[68] bogăția, da (chiar și astăzi), haimanalele, de asemenea, dar nu și această populație a nordului puternic înrădăcinată, prezentă fără întrerupere în aceleași locuri cînd secolul se sfîrșește[69].

6. *Italia* oferă și ea o mărturie semnificativă și ușor de consultat: toate cifrele au fost colaționate și supuse unui examen critic de Karl Julius Beloch într-o lucrare considerabilă, a

cărei publicare s-a încheiat în 1961, treizeci și doi de ani după moartea autorului[70]. Or toate aceste cifre, parțiale sau generale, concordă.

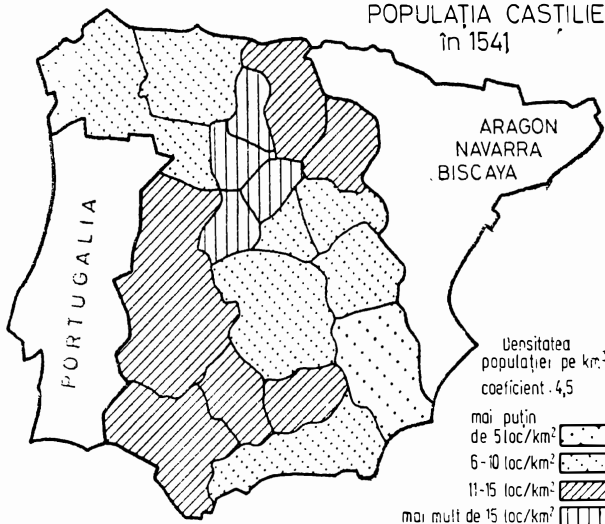
Iată mai întîi recensămîntul pe regiuni: Sicilia[71] în 1501 are o populație cu puțin peste 600 000 de locuitori; în 1548 de 850 000; în 1570, ea depășește 1 000 000; în 1583, 1 010 000; în 1607, 1 100 000. Această populație va rămîne staționară în secolul al XVII-lea și, în 1713, va mai crește în continuare la 1 143 000. O curbă analoagă și în ceea ce privește Neapole[72]: ghidîndu-ne după listele de vetre (case) ale recensămînturilor spaniole, observăm populația trecînd de la 254 823 vetre (case) (adică mai mult de 1 000 000 de locuitori) în 1505, la 315 990 în 1532, 422 030 în 1545, 491 345 în 1561, 540 090 în 1595 (care este cel mai valabil dintre recesămînturi), 500 202, în 1648[73] (dimpotrivă) și 394 721 în 1669.

Considerînd cifra de 1505=100, populația Regatului trece succesiv la 124 în 1532, 164,9 în 1545, 187 în 1561, 212 în 1595 pentru a recade în 1648 la 199 și în 1669 la 155. Pentru jumătatea secolului care ne interesează (1545—1595) a existat deci o trecere de la indicele 164,9 la 212, adică o creștere de mai mult de 28%, și un recul demografic nu se va înregistra decît o dată cu secolul al XVII-lea. În Sicilia, secolul al XVII-lea va aduce după sine stagnarea și va semnifica la Neapole o descreștere sensibilă: 199 în 1648, 155 în 1669, ceea ce va aduce Regatul la o situație inferioară celei din 1545 (165 față de 156).

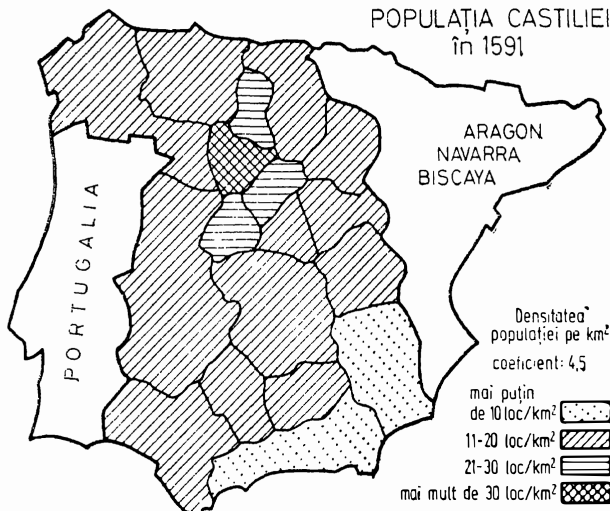
Statul pontifical progresează și el de la 1 700 000 locuitori în 1550, la 2 000 000 în 1600[74].

Cît despre Florența, populația orașului și a teritoriilor dependente trece de la 586 296 locuitori în 1551 la 646 890 în 1622[75]. La Milano și în regiunea milaneză creșterea ajunge de la 800 000 în 1542, la 1 240 000 în 1600. Piemontul numără 800 000 de locuitori în 1577 și 900 000 în 1612[76]. Pentru Veneția și domeniul 

1




2



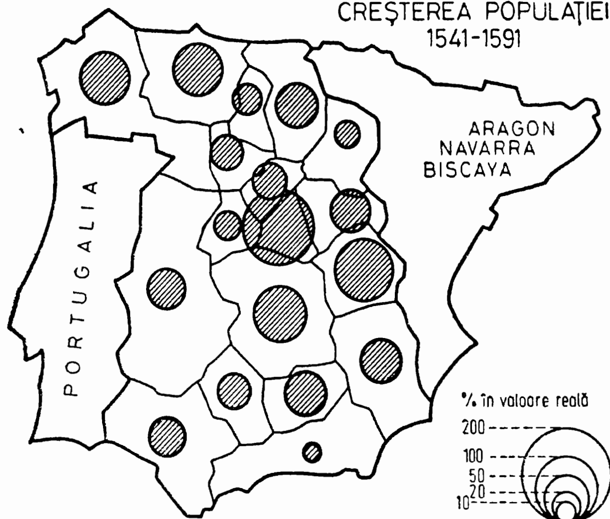

**34—35.** POPULAȚIA CASTILIEI ÎN 1541, ÎN 1591

***Creșterea populației (1541—1591)***

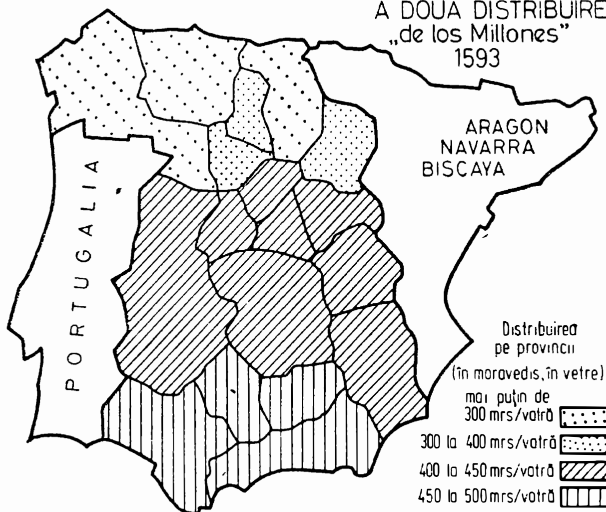
***A doua distribuire „de los Millones", 1593***

Coeficientul adoptat este de 4,5 locuitori pentru fiecare *vecino*. Aceste hărți și celelalte două următoare sînt extrase dintr-un articol al lui Alvaro CASTILLO PINTADO, în curs de apariție în *Annales E. S. C.* Diviziunile indicate corespund

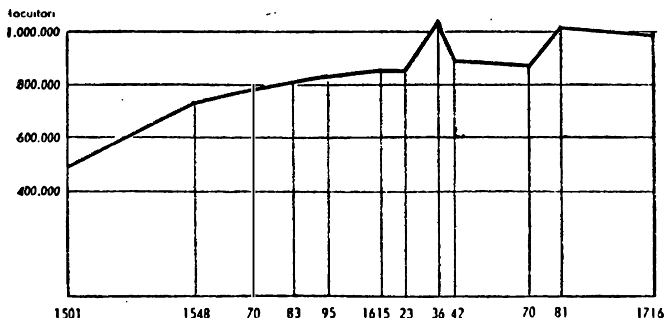
3




4




diferitelor provincii. Pe harta de sus (nr. 3) cea mai mare creştere a populaţiei corespunde cu dezvoltarea noii capitale Madrid. Pe harta din partea de jos (nr. 4) reajustarea *de los millones*, impozit nou pe consum, demonstrează că în mare regiunile cele mai populate sînt şi cele mai puţin bogate. Este vorba nu numai despre „distribuire", cum indică titlul ci şi despre repartiţia acestui impozit, al aşezării sale.




36. POPULAŢIA SICILIEI, 1501—1716

După Julius BELOCH. Aceste recensăminturi oficiale nu indică decît un regres temporar din 1636 pînă în 1670.

său italian progresia ar fi: în 1548, 1 588 741[77], în 1622, 1 850 000 locuitori[78].

Ultimul caz particular este cel al Sardiniei: recensămînturile în scopuri fiscale, trunchiate, lăsînd o mare rezervă pentru erori şi contrabandă, oferă, totuşi o imagine a creşterii demografice... În 1485 recensămîntul dădea 26 163 de vetre[79]; domeniile Bisericii reprezintă 742 de vetre, cele ale feudalilor, 17 431, iar ale Regelui, 7 990. Între aceste trei categorii *il donativo* de 15 000 de lire este repartizat după cum urmează: 2500 pentru pămînturile ecleziastice, 7500 pentru pămînturile senioriale. 5000 pentru pămînturile regale; fără îndoială, populaţia totală nu depăşeşte o sută şi cîteva mii de locuitori care corespunde numărului amintit de vetre. Un istoric vorbeşte de 155 000 de locuitori. Recensămîntul din 1603[80] cu ale sale 66 769 de focuri va fi consemnat, fără discuţie o foarte importantă creştere, chiar dacă am accepta în privinţa trecerii de la numărul vetrelor la numărul locuitorilor, foarte slabul coeficient 4... Între 1485 şi 1603 creşterea populaţiei, presupunînd că aceste cifre sînt exacte, este de ordinul a o sută de mii, ceea ce, pentru insulă, a însemnat o mare povară.

Dacă toate cifrele indică o creştere de ansamblu, este greu de văzut cum s-a repartizat

ea. A existat o creștere diferențiată dar nu-i ghicim nici conturul, nici motivele. Pentru ansamblu, apar îndoieli, aceleași pe care le întîlnea K. Julius Beloch[81] și pe care am avea dorința doar de a le rezolva în alt sens decît el. Este sigur că datele din jurul lui 1500 sînt deficiente și că ele conduc, pentru Italia, la un total destul de scăzut și, care îl neliniștea (poate pe nedrept) pe K. Julius Beloch: 9 milioane și jumătate de locuitori înseamnă oare prea mult, sau prea puțin pentru Peninsula surprinsă cu puțin timp în urmă de coborîrea lui Carol al VIII-lea? Insuficient, conchide ghidul nostru, sînt cel puțin 10, presupune el. Către 1550, totalul ar fi de 11 591 000 locuitori (mai mare, în pofida Războaielor numite ale Italiei), de 13 272 000 către 1600 și de 11 545 000 către 1658, așadar progres și apoi diminuare. Nu ne aflăm însă prin aceste cifre în spiritul regulii trecerii de la simplu la dublu, enunțată la începutul explicațiilor noastre. Nimic nu ne împiedică să ne imaginăm o creștere mai lentă în Italia decît în alte părți, ea fiind inițial, o țară mai bogată decît celelalte. Or bogăția este, din acest punct de vedere, un prost sfătuitor. Dar nimic nu ne autorizează nici să acceptăm sporul propus de Beloch. Nu știm, mai mult, nici cînd se anunță refluxul. Să acceptăm, pînă vom ști mai mult despre problema noastră, că acest mare viraj s-ar fi petrecut în două rînduri: în 1630, o dată cu epidemiile de ciumă care devastaseră nordul Peninsulei și în 1656, o dată cu aceleași epidemii care lovesc nemilos Genova, Roma și Neapole. Însă toate acestea sînt date tîrzii și reținute în lipsă de alte repere mai bune.

7. *Recensămînturile din Imperiul Otoman* reprezintă una dintre cele mai prețioase cuceriri ale cercetării istorice din ultimii ani[82]. În timpul lui Soliman (către 1520—1530) populația de 12—13 milioane ar trece la 17—18 milioane către 1580 și chiar 30 sau 35 în jurul lui 1600. Cifrele acestea sînt discutabile, dar posibile. Fap- 

tul indiscutabil este însă progresul evident, chiar dacă el n-a avut amploarea revoluționară pe care i-o acordă colegul nostru din Istanbul.

Desigur există și alte evaluări dar pe baza recensămînturilor în curs de despuiere și ale căror rezultate provizorii le-am folosit cu autorizația autorilor. O dată mai mult, esențialul este concordanța dintre Occident și Orient. Dacă adunăm populația a cinci mari orașe din anii 1501—1509 — Veneția, Palermo, Messina, Catania, Neapole — obținem 349 000 locuitori. Aceeași operațiune pentru anii 1570—1574 ne dă 641 000 de locuitori, adică o creștere de 83,6%. Pe de altă parte douăsprezece orașe turcești totalizează, înainte de 1520, 142 562 locuitori și 271 494 către 1571—1580, adică o creștere în jurul a 90%. Amîndouă evoluțiile sînt comparabile.

## *Rezerve și concluzii*

Toate cifrele noastre concordă. *Și totuși ele pot să ne înșele*. Încă într-un articol publicat în 1900 Julius Beloch afirmase aceasta: cifrele crescătoare respective sînt datorate într-o oarecare măsură, unei fiscalități care-și stabilește listele de contribuabili mai bine decît în trecut și pretinde mai mult din partea lor. Sînt de asemenea, o dată cu secolul al XVI-lea, consecințele unei perfecționări incontestabile a recensămînturilor[84]. Cu toate aceste rezerve și acceptînd, la nevoie, că erorile ar fi exagerat sporul de populație din secolul al XVI-lea și dimpotrivă ar fi diminuat scăderea demografică din secolul al XVII-lea, perioada 1500—1600 rămîne totuși sub semnul înmulțirii numărului de oameni. Avem în această privință o mie de dovezi, unele naive, altele mai curînd atroce. Cele naive: populația satului nostru, spun acei țărani toledani[85] din 1576, a crescut cu siguranță; biserica a devenit prea strîmtă pentru mulțimea credincioșilor. În satele în-

vecinate, „dacă numărul lor este mai mare, spun martorii vorbind despre locuitorii din Puerto di San Vicente, cauzele sînt numeroasele nașteri și căsătorii“[86]. Sau cele atroce (numindu-le cu un cuvînt împrumutat de la Napoleon I în seara de la Eylau): „Mulți candioți aflați în slujba Senioriei Veneției au fost omorîți în timpul ultimului război (1570—1573) afirmă un proveditor întors din insulă, dar în cîțiva ani golurile vor fi astupate *(sera riffato il numero)* căci există mulți copii între zece și cinsprezece ani, ca să nu-i mai socotim pe cei care sînt chiar și mai mici“ ...[87]

Sînt dovezi directe care se află din belșug. Dar dovezile indirecte nu sînt mai puțin importante. Din ceea ce cunoaștem despre ținuturile mediteraneene între 1450—1550 se pare că, o dată cu trecerea anilor ajungem la situații din ce în ce mai încordate. Pretutindeni în Castilia, la fel ca în Provence și, fără îndoială, la fel ca și-n alte părți, se înmulțesc fundațiile de sate și orășele. Castilia pare încă pustie către 1600 dar în acest caz era pustie într-adevăr între 1465—1467, dacă o privim cu ochii unui călător atent, ca ai acelui nobil din Boemia, Leon de Rosmithal[88]. La fel, dacă vorbim despre grîu, despre producție cerealieră și aprovizionarea orașelor, ceea ce cunoaștem între 1550—1650, acea strîmtoare continuă, nu se mai regăsește în anii anteriori. Sînt avizat că nu se poate acorda o încredere deplină cărții unui agronom, chiar cînd acesta este G. Alonso de Herrera, apărută în 1513[89] și din care se imprima o nouă ediție și în 1620[90]. Cîte lucruri n-a reluat el de la vechii agronomi romani! În plus el pledează cu prea multă înfocare pentru timpurile fericite de altădată. Dar aceste timpuri fericite nu sînt o nălucă de vreme ce pe atunci Castilia exporta grîu către regiunile periferice în loc să importe. Că viața ar fi fost ieftină, este de asemenea adevărat, cel puțin există prețuri care datează dinaintea inflației. O situație analoagă este de bănuit, în

privința grîului și a hranei, pentru Italia înainte de 1550 sau, mai precis, prin 1500, cînd populația se afla în largul ei ca și cum ar fi fost îmbrăcată, într-un veșmînt confortabil. Orașele au totuși multe necazuri încă de pe acum cu aprovizionarea, dar în ochii istoricului, obișnuit cu spectacolele dramatice ale celui de-al doilea secol al XVI-lea, acestea reprezintă deocamdată griji ușoare[91].

## *Confirmări și sugestii*

Importante studii despre Valladolid[92], Palencia[93], Pavia[94], Bologna[95], Udine[96] și Veneția[97] ne aduc confirmări și sugestii. Confirmări: cele mai importante privesc evident tendința de creștere a populației: evoluțiile botezurilor, ale căsătoriilor și deceselor se potrivesc cu estimările noastre. Un istoric B. Bennassar, stabilește acest lucru fără îndoială pentru Valladolid și satele, uneori bogate și pline de viață din cîmpia înconjurătoare. El precizează totuși că evoluția sporului de populație marchează o perioadă de stagnare între 1540 și 1570, că a existat o pauză la jumătatea secolului și că revirimentul tendinței dominante se situează, în mod sigur, către 1580—1590, mai înainte față de primul jalon fixat de studiul, vechi de-acum, al lui Earl J. Hamilton[98]. Astfel acest deceniu ar evidenția cotitura biologică a măreției Spaniei, înainte de *Invencible Armada* și mult înainte de regresul comerțului sevillan (acesta din urmă nu mai devreme de 1610—1620). Anii 1580—1590 apar din ce în ce mai mult ca o articulație principală a destinului Spaniei, în momentul în care Portugalia se abandonează puternicului său vecin, cînd prosperitatea orașelor Cordoba, Toledo, Segovia se micșorează, cînd *alcabalas*, impozitele pe consum opresc adevăratul lor avînt, cînd se înmulțesc epidemiile[99]. Totul s-ar fi terminat cu bine dacă momentul favorabil al Vallado-

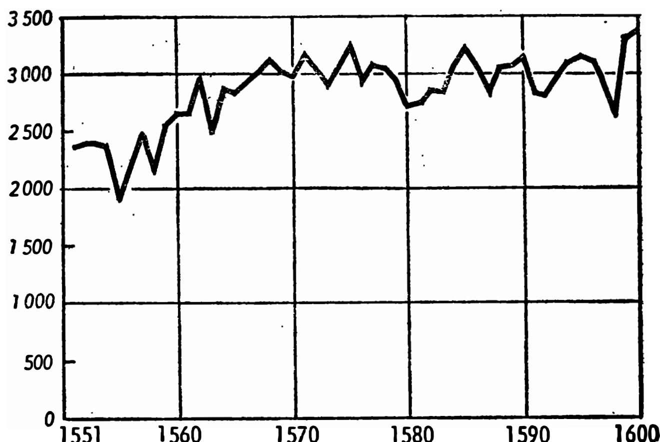
lidului ar fi fost, fără nimic în plus, momentul favorabil al Spaniei luate în întregime. Este posibil, dar trebuie demonstrat.

Schema este analoagă, în mare, în privința a aceea ce se observă fie la Pavia, fie la Bologna sau chiar la Udine[100]. Secolul al XVI-lea este martorul unei creșteri spectaculoase a numărului de oameni: La Pavia, din 1550 la 1600 populația trece de la 12 000 locuitori la 26 000 și recade către 1650 la 19 000. La Bologna, curba botezurilor se află în preajma lui 1000 către 1515 și a lui 3500 în 1585. Dar la ce bun să multiplicăm asemenea exemple identice? Alte probleme de ansamblu, mai importante trebuie să ne rețină atenția.

## *Cîteva certitudini*

Toate populațiile pe care le-am supus discuției aparțin, cum s-a zis, vechiului regim, adică dinaintea noilor echilibre din secolul al XVIII-lea. Ele se caracterizează prin oscilații intermitente, moartea lovind brutal viața, care-și ia apoi răbdătoare revanșa. Lunga curbă a botezurilor din Florența[101] demonstrează prin ea însăși, într-un oraș în definitiv bine aprovizionat, fluctuațiile conjuncturii biologice „naturale" sub dependența probabilă a fluctuațiilor pur economice. Vechiul regim: coeficienții de natalitate și mortalitate, de fiecare dată cînd sînt cunoscuți, corespund *grosso modo* celor ai populației lor subdezvoltate de ieri sau de azi, în apropiere de 40‰.

Aproape de Valladolid[102], la Tudela de Duero, sat mare de podgoreni, rata natalității între 1531 și 1573 (potrivit perioadelor 1531—1542, 1543—1559, 1561—1570, 1572—1578, 1578—1591) oscilează între 42,7, 49,4, 44,5, 54,2 și 44,7‰. Rata record de 54,2, pentru anii 1572—1578, este „factice" dar oricum aceste cifre se află mult deasupra cifrelor natalității „naturale" 40 la 1 000, normă pe care, în schimb,




37. BOTEZURILE LA FLORENȚA, 1551—1600
**Curba marchează o creștere pînă în 1570, apoi o oarecare stabilitate pînă în 1600, în preajma cifrei anuale de 3 000.**

nu o atingem la Palencia[103], în Castilia, din 1561 la 1595, unde rata natalității oscilează de la 34,8 la 37,48‰ (dar este adevărat că Palencia este oraș). Regăsim cifre analoage la Bologna (1581, 37,6; 1587, 37,8; 1595, 35,8; 1600, 34,7; 1608, 36,4‰) ușor inferioare celor din Veneția (1581, 34,1; 1586, 31,8). Nu sîntem însă ispitiți să susținem că natalitatea ar fi în raport invers cu bogăția deoarece cifrele aproape rurale ale Florenței ar apărea în fața noastră pentru a ne contrazice (1551, 41,1; 1559, 35,6; 1561, 46,7; 1562, 41,9)[104].

Dar să revenim la satele din împrejurimile Valladolidului. Rata căsătoriilor la Villabáñez (1570—1589) este de 8%, intervalele între nașteri de 33 luni, raportul nașteri/căsătorii, de 4,2 „ceva mai scăzut". La Simancas (1566—1590) rata de mortalitate este de 38,3 la 1 000. Explicarea ei este cunoscută dinainte: mortalitatea infantilă face aici ca pretutindeni prăpăd. Pentru perioada 1555—1590 față de 2 234 botezuri numărăm 916 de morminte de *criaturas* adică de copii foarte mici care repre-

zintă 41% din decese. Vîrsta de căsătorie, indicator de prim ordin, se calculează pentru satul Villabáñez pe un lot puțin numeros, dar valabil: pentru femei, puțin înainte de 20 de ani, pentru bărbați: între 23 și 25 de ani. Pot să precizez că există aici căsătorii mai timpurii față de cifrele care se cunosc sau se ghicesc din alte părți, deși este imposibil să construiești ceva pe un sondaj care se limitează la cincizeci de cazuri[105].

Este deci o lume de existențe fragile cu scurte speranțe de viață încă de la naștere. O știam dinainte de a cunoaște aceste cifre. Știam de asemenea că longevitatea femeilor este de obicei mai mare decît cea a bărbaților, numeroasele văduve ale satelor castiliene între 1575—1577 indicînd-o de la sine[106]. La Veneția, în iulie 1552[107] la 48 332 de bărbați existau 55432 de femei (masa copiilor, băieți și fete, fiind dată în bloc, 49 923). Demograful va prefera cele patru cifre privitoare la Zara[108] în 1593 (Zara, oraș; Zara, insule învecinate; Zara, uscat; Zara, imigranți morlaci, veniți *da labrar in quel contado)*: 5 648, 5 419, 2 374, 2 000, adică, în total, 15 441 „*anime*". Numai primele trei cifre sînt descompuse în *Vecchi, homini da fatti, donne, putti* și *putte*. Puține persoane în vîrstă: 181, 190, 94 adică 365 din 13 441. Copiii se împart astfel: Băieți — 1 048, 559, 1 170; fete — 893, 553, și 1215. În total 2 777 băieți față de 2 661 fete, așadar un mic avantaj al băieților. Pentru *homini da fatti* (de la 18 la 50 de ani) cifrele sînt de 1 156, 1 023, 505, în total 2 684 față 4 854 femei (2 370, 1 821, 661), avantajul revenind, decisiv, acestora din urmă. Aceeași situație se întîlnește potrivit unui ultim exemplu, la Candia[109] a cărei curbă demografică este aproximativ aceasta: în 1525, 100 000 de locuitori, aprecierea lui Sanudo (dar oarecum scăzută); 1 538, 198 844; 1 606, 212 000; 1 608, 220 000 1636, 176 683. Dar să nu luăm decît o parte a insulei, teritoriul propriu-zis al orașului Can-

dia. În 1636, el numără 98 114 locuitori, dintre care 23 169 bărbaţi (între 18 şi 50 de ani), 21 362 băieţi şi bătrîni, faţă de 48 873 femei. Este de la sine înţeles că pentru a avea numărul total de persoane de sex masculin, trebuie să adunăm primele două cifre, adică 44 531 faţă de 48 873 — proporţie pe care o regăsim aproape la fel în cea mai veche „*descrittione*" a populaţiei din Bologna, la 1581: bărbaţi, 19 083, femei, 22 531. Acelaşi avantaj pentru elementul feminin îl întîlnim cincisprezece ani mai tîrziu, în 1596[110].

Aceste cifre semnalează proporţia mare a populaţiei active. Bărbaţi, femei şi copii lucrează toţi sau aproape toţi. Este singurul avantaj al acestor populaţii tinere în care bătrînii şi cei inutili, dar mai ales bătrînii, au puţin loc. Fiecare îşi cîştigă aici pîinea zilnică.

Mai este nevoie ca însemnările noastre şi cifrele pe care se întemeiază să reglementeze această problemă a proporţiei între populaţia feminină şi cea masculină. Dacă admitem că predominarea celei dintîi faţă de cea de-a doua este o regulă generală, apar excepţii. Chiar la Veneţia, unde constatăm numărul mai mare al femeilor în 1541, cifrele cărţii clasice a lui Daniele Beltrami[111] vin îndată să ne contrazică: în 1563, 1581, 1583 bărbaţii sînt majoritari (51,6, 51,3, 51% din total). Apoi situaţia se inversează în 1643, poate mai devreme (49,3). Veneţia, oraş în care imigrantul tînăr joacă un rol important depune mărturie doar pentru ea sau pentru toate oraşele în care progresul rămîne distinct şi care s-ar caracteriza astfel prin predominarea bărbaţilor? Ar fi ispititor să considerăm că există oscilaţii mai întîi într-un sens şi apoi în altul.

## *Alt test: migraţiile*

Dacă lumea mediteraneană n-ar fi fost deschisă din toate părţile şi în special către vest,

spre Atlantic, ea ar fi trebuit să-şi rezolve singură marea problemă a excedentelor sale de populaţie, să absoarbă acel surplus de oameni, adică să-şi repartizeze mai bine mulţimea acestora în cuprinsul spaţiului său, lucru pe care, de altfel, în mare parte, l-a şi realizat.

Dovada suprapopulării Europei mediteraneene o furnizează, începînd de la sfîrşitul secolului al XV-lea, expulzările repetate ale evreilor, izgoniţi din Castilia şi din Portugalia în 1492, din Sicilia în 1493, din Neapole în 1540 şi 1541, din Toscana în 1571 şi, în sfîrşit, din Milano în 1597[112]. Cei mai mulţi dintre aceşti emigranţi fără voie, evreii iberici, vor ajunge pînă în Turcia, la Salonic, Constantinopol şi în Africa de nord unde se vor stabili şi vor lăsa urmaşi. În ţările prea populate faţă de resursele aflate la dispoziţia lor, şi probabil că acesta era deja cazul Peninsulei Iberice în timpul Regilor Catolici, religia a fost pretextul tot atît cît şi cauza persecuţiilor. Mai tîrziu legea numărului va acţiona împotriva moriscilor în Spania lui Filip al II-lea şi încă mai tîrziu, cum a remarcat de mult George Pariset[113] împotriva protestanţilor din Franţa lui Ludovic al XIV-lea.

O altă dovadă: coborîrile masive din regiunile muntoase către cîmpii şi oraşe. N-am vorbit despre ele decît prea puţin . . .; la fel, numeroasele treceri de la creştinism la islamism; ele au înfăţişarea unor mişcări compensatorii. Algerul, dezvoltat „americăneşte“, este un oraş de imigranţi. Emigraţia italiană răspîndeşte pînă departe către nordul Europei, spre ţările islamice şi chiar spre Indii o mînă de lucru calificată, de meşteşugari, artişti, negustori, artilerişti. Veneţia, la sfîrşitul secolului, vorbeşte despre cele 4 000 sau 5 000 de familii ale sale stabilite în Orientul Apropiat[114] . . . Astfel, de ici, de colo aceste emigraţii pot fi depistate, precum acei lucrători din Como care la sfîrşitul secolului al XVI-lea în Germania şi în 

Moravia[115]; sau muncitorii agricoli care din Liguria, în jurul lui 1587[116], se regăsesc în cîmpiile corsicane; sau „tehnicieni"[117] care merg pretutindeni, mai ales în Franța, ca să introducă procedeele de fabricație din Peninsulă: țeserea brocarturilor cu fir de aur, secretele sticlăriei de Murano[118], sau ale olăriei de Albissola[119]... Inventatori, artiști, zidari, negustori italieni străbat drumurile Europei[120]. Dar cum să înlocuim lista acestor aventuri individuale și să măsurăm, în sens contrar, imigrațiile insistente spre Italia, provenind din Germania? Ne-am obișnuit prea mult cu ideea că și într-un sens și în altul n-ar fi vorba decît despre un mic număr de indivizi.

Dar aceste numere mici, adăugîndu-se unele altora sfîrșesc prin a alcătui sume importante, cel puțin la scara secolului al XVI-lea. O sută de mii de spanioli[121] vor fi părăsit în această epocă Spania pentru America; o sută de mii într-un secol, înseamnă o mie pe an. După normele noastre actuale, nu-i mare lucru. Dar iată cît de mult se neliniștește Rodrigo Vivero către 1632: „Așa cum merg lucrurile, scrie el, Spania o să rămînă fără populație" și Indiile riscă să dispară din pricina acestor noi veniți trîndavi (Vivero s-a născut în Noua Spanie și are în privința lor prejudecăți). Imediat ce sosesc, „cei care erau cîrpaci fac pe domnii și săpătorii nu mai vor să pună mîna pe cazma..."[122] Desigur, această problemă este exagerată de contemporani și de toți cei care, văzînd Sevilla, reflectează la destinele Spaniei timpului lor.

În schimb, tăcerea a fost aproape totală în legătură cu acele valuri reale de imigranți francezi veniți din Spania a căror amploare a fost dezvăluită de studii recente[123]. Țară tipic suprapopulată, Franța împinge neîntrerupt meșteșugari, negustori ambulanți, sacagii, lucrători agricoli către Peninsula din apropiere. Franța meridională este, mai ales, implicată dar nu numai ea. Catalonia primește un contigent im-

portant din acești muncitori care adesea se stabilesc definitiv aici. În august 1536 o știre spaniolă semnalează că mai mult de jumătate din populația din Perpignan este franceză[124], cum va fi de altfel majoritatea populației catalane de la începutul secolului al XVII-lea, „asigurîndu-vă că aici există cu o treime mai mulți francezi decît indigenii“, spune un călător[125], în 1602. Același Barthélémy Joly arată că sosesc „în fiecare zi“ în Catalonia oameni din „Rouergue, Auvergne, Gevaudan, Gascogne“[126]. Şi nu cumva pornind de la acest nume Gevaudan s-a format porecla de *gavaches*[127] pe care catalanii o aplică sărmanilor imigranți francezi? Este puțin probabil![128]. În orice caz, este vorba de o imigrație importantă, continuă. Acești noi veniți merg și în Aragon, meșteșugari atrași de salariile ridicate „pentru că manufacturile în Spania sînt scumpe“[129], oameni fără vreo meserie care se angajează ca paji și apoi, îndată ce-au fost „îmbrăcați în livrele, acești domni (stăpînii lor) se bucură mult de această vanitate“[130], sau chiar țărani, mai bine primiți „din pricina lenei indigenilor“ — evident că vorbitorul este un francez care adaugă: „căsătorindu-se, dacă pot, cu văduvele stăpînilor lor[131] fugind, în orice caz, de „impozitele“ prea grele din Franța și cu toții fermecați de prostituatele spaniole „aceste frumoase femei parfumate cu mosc, fardate și înzorzonate ca prințesele din Franța“[132].

Catalonia și Aragonul nu sînt singurele ținuturi aflate în această situație. La Valencia,[133] francezii, veniți cine știe cum apar printre păstorii și rîndașii satelor de *cristianos viejos*. În Castilia, Inchiziția ne informează din belșug în legătură cu meșterii francezi, cu cuvinte imprudente despre psalmii pe care-i cîntă, drumurile sau cabaretele care le servesc drept locuri obișnuite de întîlnire. Cînd sînt întemnițați se denunță unii pe alții ... Cu acest prilej sînt semnalate toate meseriile: țesători, postăvari, căldărari, meșteri de lopeți, fierari

aurari, lăcătuși, bucătari, grataragii, chirurgi, grădinari, țărani, marinari, căpitani de nave, negustori sau, mai curînd, colportori de cărți, cerșetori profesioniști ... Toți aceștia sînt adesea tineri, au mai puțin de 20—25 ani. Ne minunăm cînd aflăm de călătoriile lor pe întreg cuprinsul Franței, ca acelea ale tipăritorilor de cărți de joc, plecați din Rouen și pe care destinul îi așteaptă, tragic, la Toledo[134].

Dacă această imigrație a secat către 1620[135], cum s-a anticipat ea se reia în mod sigur mai tîrziu. Pornind de la Béarn, se arată într-o scriere din 1640[136] „în fiecare an pleacă un mare număr de cosași, de jugănitori de animale și alți muncitori care-și iau de acasă hrana necesară pentru fiecare și aduc un oarecare cîștig familiilor lor ..." Nu numai în Auvergne[137], cum se credea încă pînă de curînd aceste migrații temporare sau definitive au răspuns posibilităților de angajare sau salariilor ridicate din Spania. Există garanția că Peninsula Iberică a putut astfel să astupe cu ușurință golurile săpate de plecările către Italia și „Indii".

## NOTE

1. Toate problemele referitoare la demografia Imperiului Otoman au fost redeschise de Ömer Lutfi Barkan și discipolii săi. Efortul enorm de a despuia documentele relative la recensămînturile turcești din secolul al XVI-lea ne apropie de concluziile sale. Datorită amabilității colegului nostru din Istanbul, am putut folosi rezultatele încă inedite pe care le rezumă harta din acest volum. Pentru sensul și etapele acestei cercetări, a se vedea la Omer Lutfi BARKAN, „La Mediterranée de F. Braudel", în: *Annales E.S.C.*, 1954; „Quelques observations sur l'organisation économique et sociale des villes ottomanes des XVI-e et XVII-e siècles", în: *Recueils de la Société Jean Bodin*, *vol.* 7, *La Ville* partea I, 1955, p. 289 și următoarele. Acestor studii se cuvine să le adăugăm rezumatul dactilografiat al lecțiilor profesorului Barkan la Ecole des Hautes Etudes (1963).

2. Cea mai bună prezentare a ansamblului rămîne în continuare, în această privință, articolul lui Julius BELOCH, „Die Bevölkerung Europas zur Zeit der Renaissance“, în: *Zeitschrift für Sozialwissenschaft*, vol. 3, 1900; pentru Italia se va completa cu lucrarea apărută postum *Bevolkerungsgeschichte Italiens*, vol. 1, 1937; vol. 2, 1939; vol. 3, 1961. Pentru Franța, vechea lucrare a lui LEVASSEUR, *La population française*, 1889—1892, n-a fost însă înlocuită. Pentru Portugalia, Lucio de AZEVEDO și alții istorici portughezi acceptă o pupulație de un milion (cf. G. FREYRE, *Casa Grande*, 1946, p. 166; R. KONETZKE, *op. cit.*, p. 271. În legătură cu Spania, caz foarte litigios, vezi lucrarea lui Konrad HAEBLER, *Die wirtschaftliche Blüte Spaniens*, 1888 (criticabilă și pe care o critică dar nu suficient articolul lui J. Beloch); Albert GIRARD, „„Le chiffre de la population de l'Espagne dans les temps modernes“ în *Revue d'hist. econ. et soc.*, precisă, bine informată dar discutabilă în concluzii; a aceluiași autor „La repartition de la population en Espagne dans les temps modernes“ în: *Revue d'hist. econ. et sociale*, 1929, p. 346—362. Nu cred în valoarea hotărîtoare a lucrării lui Fuentes MARTIAÑEZ, *Despoblacion y repoblacion de España* (1482—1920), Madrid, 1929. Cifra populației în Spania îmi pare exagerată în perioada Regilor Catolici. Pentru dificila problemă ridicată de *vecinos*, coeficientul 4,5 îmi pare ca și lui J. Beloch verosimil sau cel puțin justificabil. Cifra de 8 milioane pentru sfîrșitul secolului al XVI-lea este cea la care se oprește Fuentes Martiañez. În legătură doar cu Castilia, a se vedea cifrele clasice ale lui Tomás González pe care le-am reprodus în tabel. Am găsit la Simancas, E° 166, un document, *Consulta del Consejos de Guerra sobre la introduccion de la milicia de 30 U hombres en estos reynos* 13 ianuarie 1589, copie. Populația ținuturilor castiliene este apreciat în el la 1 500 000 *vecinos*, așadar cu un coeficient de 4,5 la 6 750 000 de locuitori. Cifrele lui R. KONETZKE, *op. cit.*, sînt prea joase.

Toate fundamentele acestor calcule demografice sînt puțin solide și nu valorează mai mult decît cele ale lui G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 2, a p. 64—65, care, din cîte cunosc, adesea n-au fost reținute (Italia mai puțin de 9, Franța 15, Sicilia, 1,3, ,Germania, 10, Anglia, 3, Italia mai mult decît Spania). Din G. BOTERO, *Dell'isole*, p. 62 și 79, preiau alte două cifre: Corsica, 75 000 locuitori, Cipru, 160 000 și mai ales opo- 

ziția pe care o subliniază între lumea creştină şi cea islamică.

Pericolul vine din aprecierile exagerate pentru frumoasele timpuri de altădată; astfel, pentru cazul Milanului în secolul al XV-lea după cum a dovedit A. FANFANI (Saggi, p. 135) împotriva lui S. Pugliese sau pentru Regii Catolici. Şi de asemenea din faptul că recensămînturile noastre sînt recensăminturi fiscale K. J. Beloch a demonstrat acest lucru bine dar în schimb nu şi-a continuat calculele. Şi rămîne frauda: către 1613, Antonio SERRA în *Breve trattato delle cause che possono far abondare il Regno d'oro e argento... con applicazione al Regno di Napoli,* Napoli, 1613, p. 38 consideră *„giudicando all'in grosso"* că la Neapole există un milion de vetre *„con li franchi e fraudati"*.

3. Konrad OLBRICHT, „Die Vergosstädterung des Abendlandes zu Beginn des Dreissigjährigen Krieges", în: *Pet. Mit.* 1939, p. 349, cu bibliografie şi o hartă.

4. Dacă se compară numărul circumscripţiilor administrative, recrutările, de spahii sau vîslaşi. În legătură cu acest ultim punct, în „Natolia" există 478 000 vetre supuse recrutării de vîslaşi la galere, şi 358 000 în Grecia, în 1594. (Vezi E. ALBERI, *op. cit.*, vol. 3, V p. 402, Relatare a lui Matteo Zane.) O indicaţie: ştirea din Constantinopol din 26 februarie 1591, A.N.K. 1675, vorbeşte de un milion de vetre dar nu ştim: în Grecia sau *şi* în Grecia *şi* în Asia?

5. Pe negîndite în ceea ce priveşte Africa de nord propriu-zisă, (dar repet că acest ţinut a fost teribil de încercat în secolul al XVI-lea) considerînd pentru Egipt cifrele de la începutul secolului al XIX-lea care par maxime: RICHARD şi QUETIN, *Guide en Orient itinéraire scientifique, artistique et pittoresque,* Paris, 1852, p. 303 (2.213.015). Este oare abuziv să stabilim egalitatea Egipt-Africa de nord? În 1830 se vorbeşte doar despre Algeria, dar fără dovezi precise, de 2 milioane de locuitori, ceea ce înseamnă că un calcul proporţional ar da 4 sau 5 milioane locuitori, populaţie totală. Vezi: J. C. RUSSEL, „Late ancient and medieval population"! în: *The American Philosophical Society,* juin, 1958, p. 131, propune pentru populaţia Africii de nord cifra de 3 500 000 locuitori, dintre care 1.000.000 pentru Tunisia pornind de la documentele publicate periodic de Elie de la PRIMAUDAIE în *Revue Africaine,* 1877.

6. Aceste cifre sînt luate în Adolphe LANDRY, *Traité de démographie* Paris, 1945, p. 57.

7. Cifră inferioară celei din *Ghidul* lui RICHARD și QUÉTIN de care m-am folosit pentru un calcul foarte aproximativ, în jurul a 40 de milioane mai curînd decît 50.
8. După A. LANDRY, *op. cit.*, și diferite volume ale lui Paul VIDAL DE LA BLACHE și GALLOIS, *Géogr. Universelle*.
9. *Art. cit.*, „La Mediterranée"... p. 193.
10. J. BELOCH, *op. cit.*, vol. 1, p. 234. În vechiul articol, cifra dată era de 54.
11. *Ibidem*, p. 235
12. J. BELOCH, *op. cit.*, vol. 3, p. 379 și următoarele.
13. J. BELOCH a exagerat cifra totală a populației franceze în *art. cit.*, p. 783. Orice evaluare în ceea ce o privește rămîne foarte aleatorie.
14. *Ibidem.*
15. Vitorino MAGALHÃES GODINHO, *Historia economica e social da expansâo portuguesa*, Lisboa, 1947, vol. 1, p. 147 și următoarele.
16. *Art. cit*, p. 193: „...Imperiul Otoman nu numără doar 20—22 milioane de locuitori (cifrele lui F. Braudel) ci 30, poate chiar 32".
17. *Op. cit.*, vol. 2 *a*, p. 64—65.
18. B. M. Mss Add. 18.287, Ps 5.633.
19. Iată cîteva note și referințe în marginea exemplelor pe care le citează paragraful: în Turcia existau „*deserti grandissimi*" (E. ALBERI, *op. cit.*, v. 3, III p. 387 (1594); despre fiarele sălbatice din Africa de nord, în secolul al XV-lea, vezi R. BRUNSCHVIG, *op. cit.*, vol. 1, p. 267; despre pustiurile din Siria, vezi G. BERCHET, *op. cit.*, p. 60 (16 aprilie 1574, 8/10 din suprafața țării erau pustii); I. de ASSO, *op. cit.*, p. 176; *Actas de las Cortes*..., vol. 1, p. 312—313 (1548); G. BOTERO, *op. cit.*, în legătură cu Provence; G. NIEMEYER, *op. cit.*, p. 51, 57, 62 (hărțile pustiurilor andaluze, în 1767); C. Bernardo de QUIRÓS, *Los reyes y la colonización interiór de España desde el siglo XVI al XIX*, Madrid, 1929; Marc BLOCH, „Les paysages agraires; essai de mise au point", în: *Ann. d'hist. éc. et soc.*, mai 1935, p. 47; P. ARQUÉ, *op. cit.*, p. 172, ALBITRECCIA, *op. cit*, p. 18... Acel renegat care ajunge la Toledo, prin *montes y los despoblados*, Inchiziția din Toledo, LO 191, nr. 1, citat de F. Rodríguez MARÍN, *El ingenioso Don Quijote*, 1916, vol. 4, p. 99, nota 7.
20. A. SIEGFRIED, *op. cit.*, p. 106. Jules SION, *La France méditerranéenne*, p. 159 și următoarele.
21. Frencesco GUICCIARDINI, *Diario del viaggio in Spagna*, Firenze, 1932, p. 79; alte însemnări analoage la p. 54, 55, 56.
22. *Op. cit.*, p. 5, verso.

23. DAVITY, *Les estats, empires et principautéz du monde*, Paris, 1617, p. 141.
24. I. de ASSO, *op. cit.*, p. 181 şi următoarele.
25. *Op. cit.*, p. 232
26. Fortunato de ALMEIDA, *História de Portugal*, vol. 3, p. 242—243.
27. B. M. SLOANE, 1572, f° 48 v°, 1633 (iunie sau iulie).
28. Louis GACHON, în: *Nouvelles Littéraires*, 10 februarie, 1940.
29. Roger LIVET, *op. cit.*, mai ales p. 428.
30. *Op. cit.*, vol. 1, p. 138—139.
31. Leon Africanul, *Description de l'Afrique, tierce partie du monde*, 1896, vol. 2, p. 308 şi următoarele.
32. *Le Loyal Serviteur*, p. 2.
33. Despre fiarele sălbatice din Corsica, vezi: Giuseppe MICHELI, „Lettere di Mons. Berdardi" (1569), în *Arch. st. di Corsica*, 1926, p. 187.*
34. Fernand BRAUDEL, „Dans l'Espagne de Charles Quint et de Philippe II în: *Annales E.S.C.* 1951. Pentru codrul din Segovia şi Prado, septembrie 1581, P.R.O. 30, 25, 57, f° 87.
35. Carmelo VIÑAS şi Ramon PAZ, *op. cit.*, vol. 2, p. 90. La Menasalbas *„los mas animales que hay son zorras y lobos"*. Carol Quintul vînează în martie 1534 în jurul oraşului Toledo timp de patru sau cinci zile *„havendo morto et porci et lupi"*, A.d.S. Mantova, Spagna 587, Gio: Agnello către marchiz, ,Toledo, 3 aprilie 1534.
36. Astfel în august 1597 el petrece patru zile la vînătoare de lupi, A.d.S. Genova, Spagna 12, Cesare Giustiniano către Senioria din Genova, Madrid, 7 august, 1596.
37. M. ALEMAN, *Guzman de Alfarache*, vol. 1, partea 1, VIII, p. 140.
38. Manuscris al Guvernatorului General al Algeriei, f° 13, către 1574.
39. Pedro de MEDINA„ *op. cit.* p. 172.
40. B.N. Firenze, Capponi Codice, vol. 5, f° 343 v° — 374 (Relatarea cuceririi Tunisului).
41. Alonso de la Cueva către Filip al II-lea, La Coulette, 16 mai 1561 Simancas, E° 486.
42. G. BOTERO, *op. cit.*, vol. 1, p. 185. Informaţii şi mai multe în Diego Suarez, *op. cit.*, p. 45, 49, 50.
43. *Op. cit.*, p. 77.
44. *Decameronul*, nuvela 3.
45. *Op. cit.*, vol. 3, p. 337.
46. QUIQUERAN DE BEAUJEU, *La Provence louée*, Lyon. p. 221, 225, 226, 261.
47. F. BENOIT op. cit., p. 180.
48. P. LESCALOPIER, Voyage... p. 27.

49. *Op. cit.*, vol. 2, p. 21 și următoarele.
50. BELON DU MANS, *op. cit.*, p. 135.
51. *Ibidem.*
52. *Op. cit.*, vol. 2, p. 31.
53. *Lo que paresce a Don Juan de Austria*, Messina, 4 decembrie 1571 Simancas E° 113.
54. F. BRAUDEL, „La démographie et les dimensions des sciences de l'homme", în: *Annales E.S.C.* mai—iunie 1960 și mai ales p. 497.
55. Vezi eseul demonstrativ al lui René GRANDAMY, „La grande régression, hypothèse sur l'évolution des prix réels de 1375 à 1875", în: Jean FOURASTIÉ, *Prix de vente et prix de revient*, seria a 13-a, Paris, 1964, p. 3—58.
56. Vezi mai departe, vol. 2, p. 75 și următoarele.
57. Edouard BARATIER, *La démographie provençale du XIII-e au XVI-e siècle*, 1961, p. 121. În ce măsură această creștere este o recuperare, o compensare demonstrează, în legătură cu subiectul său, Roger Livet, *op. cit.*, p. 147—148.
58. *Op. cit.*, partea a 2-a, cap. 2.
59. J. NADAL, E. GIRALT, *La population catalane de 1553 à 1717*, 1960, p. 198.
60. Henri LAPEYRE, *Géographie de l'Espagne morisque,* I 1959, p. 29 și 30.
61. Tomás GONZÁLEZ, *Censo de la población de las provincias y partidos de la Corona de Castilia en el siglo XVI*, 1829.
62. Mai ales în ceea ce privește regatul Granadei. Am îndreptat așadar ultima cifră a tabelului: nu 71.904 *vecinos* ci 48.021. Această corecție va fi justificată de lucrările în curs de apariție, ale lui Felipe RUIZ MARTÍN și Alvaro CASTILLO PINTADO.
63. Vezi mai jos notele 119 și 120.
64. CODOIN, vol. 13, p. 529—530.
65. Simancas E° 166, f° 3, 13 ianuarie 1589.
66. Pentru Sevilla, Simancas, Expedientes de Hacienda, 170.
67. *Op. cit.*, p. 43—44.
68. Pierre CHAUNU, *op. cit.*, vol. 1, p. 247 și următoarele.
69. După lucrările în curs de apariție ale lui Alvaro CASTILLO PINTADO.
70. Karl Julius BELOCH a murit în 1929 iar lucrarea sa *Bevolkerungsgeschichte* are trei volume apărute postum: volumul 1, 1937, vol. 2, 1940, vol. 3, 1961.
71. Karl Julius BELOCH, *op. cit.*, vol. 1, p. 152.
72. *Ibidem*, p. 215.
73. Găsesc același recensămînt la Simancas, S.P. Napoli 268, dar datat 1652.
74. Karl Julius BELOCH, *op. cit.*, vol. 3, p. 352.

75—76. *Ibidem*, p. 351. Pentru Florența și Toscana, 870 000 în 1561, vezi Vicenzo FEDELI, *Relazione di sua ambasciata in Firenze nell'anno 1561*, f° 15, Marciana.
77. Daniele BELTRAMI, *Storia della popolazione di Venezia del secolo XVI alla caduta della Repu-blica*, I 1954, p. 69—70.
78. Karl Julius BELOCH, *op. cit.*, vol. 3, p. 352, dă pentru 1557 cifra de 1 863 000 și, pentru anul 1620, 1 821 140 locuitori. Si (*art. cit.*) 1 650 000, pentru 1 548.
79. Francesco CORRIDORE, *Storia documentata della popolazione di Sardegna*, 1902, ediția a 2-a, p. 12.
80. *Ibidem*, p. 19 și 20.
81. Karl Julius BELOCH, *op. cit.*, vol. 3, p. 352.
82. Ömer Lutfi BARKAN, *op. cit.*, p. 191—193.
83. *Ibidem*, tabelul 1, p. 292.
84. Karl Julius BELOCH, *art. cit.*, p. 767.
85. Carmelo VIÑAS, Ramon PAZ, *Relaciones de los pueblos de España ordenados por Felipe II, Reino de Toledo*, partea a 2-a, vol. 2, Madrid, 1963, p. 767.
86. *Ibidem*, *passim*, vol. 2 p. 299.
87. Luca Michiel, A.d.S. Venezia, *Relazioni*, Busta 63, f° 286 v°.
88. Diverse ediții. Vezi culegerea ușor de consultat a lui G. Garcia MERCADAL, *Viajes de extrajeros por España y Portugal*, vol. I, 1952. p. 259—305: *Viaje del noble bohemio Leon de Rosmithal de Blatina por España y Portugal hecho del ano 1465 a 1467*.
89. Alonso de HERRERA, *Libro de Agricultura*, 1513, mai ales f°3 v° și f°5.
90. Alte ediții 1539, 1598 — cea din 1620 (Madrid), B.N. Paris, Rés. 379.
91. Oscilații puternice ale prețului grîului caracterizează Italia în perioada 1550—1602, vezi: Dante ZANETTI, *Problemi alimentari di una economia preindustriale*, 1964, p. 93.
92. Teză inedită a lui Bartholomé BENNASSAR, deja citată, cap. 8, *Les hommes du siècle*.
93. Guilhermo HERRERO MARTINEZ DE AZCOITIA, *La poblacion palentina en los siglos XVI y XVII*, 1961.
94. Giuseppe ALEATI, *La popolazione di Pavia durante il dominio spagnolo*, 1957.
95. Athos BELLETTINI, *La popolazione di Bologna dal secolo XV all'unificazione italiana*, 1961.
96. Ruggiero ROMANO, Frank SPOONER, Ugo TUCCI, *Les prix à Udine*, lucrare inedită.
97. Daniele BELTRAMI, *op. cit.*, vezi mai sus nota 78.

98. Earl J. HAMILTON, „The declin of Spain", în: *The Economic History Review*, 2 mai 1933, p. 169, 171, 177.
99. *Ibidem*, p. 177, pentru Andaluzia epidemiile din 1560—1570, 1599, 1600, 1648—1649, 1677, vezi G. NIEMEYER, *op. cit.*, p. 51.
100. Studiul inedit al lui R. ROMANO, F. SPOONER, U. TUCCI.
101. Vezi graficul nr. 38.
102. Toate amănuntele care urmează sînt împrumutate din lucrarea inedită a lui B. BENNASSAR, deja citată.
103. G. HERRERO MARTÎNEZ DE AZCOITIA, *op. cit.*, p. 39. Începînd din 1599 coeficienţii, imediat după ciumă, urcă rapid peste 50 şi chiar peste 60 la mie (coeficientul maxim 66,87).
104. Procentajele anterioare sînt luate din lucrarea citată a lui Athos BELLETTINI, p. 136.
105. După lucrarea încă inedită a lui B. BENNASSAR.
106. Despre *Relaciones*, luate în ansamblu, vezi: N. SALOMON, *op. cit.*, mai înainte, la capitolul *Spaţiul, inamicul numărul* 1, nota 8.
107. Fişă pierdută.
108. Correr, Dona delle Rose 192.
109. M. SANUDO, *op. cit.*, vol. 40, p. 25, Constantinopol, 24 august 1525. Correr Dona delle Rose 21 (1542), A.d.S. Venezia. Capi del Consiglio de X. Lettere Busta 285, f° 88, Candia, 30 septembrie 1557, ducele, căpitanul şi consilierii către cei Zece despre marea creştere a populaţiei Candiei, Correr, 1586; P.D. 975, 1636.
110. Athos BELLETTINI, *op. cit.*, p. 9, nota 9. Galiani (în *Cronaca di Bologna* Marciana 6114, C III-5) afirmă că populaţia oraşului ar fi de 58.941 locuitori dintre care călugări şi călugăriţe 4.651, bărbaţi 15.595, femei, 18.079, băieţi, 7.626, fete 6.166, servitori, 2760, servitoare, 4.064.
111. *Op. cit*, p. 80 şi următoarele.
112. La 31 ianuarie 1492 din Sicilia (executarea decretului din 18 septembrie şi 18 decembrie); din Neapole în 1539, vezi: Giovanni di GIOVANNI *L'ebraismo della Sicilia*, Palermo, 1748, in 8°, 424 p. şi mai ales Felipe RUIZ MARTIN, *La expulsión de los judíos del Reino de Napoles*, în: *Hispania*, vol. 35, 1952; Leon POLIAKOV, *Les banchieri juifs et les Saint-Siège du XIII-e au XVII-e siècle*, 1965.
113. G. PARISET. *L'Etat et les églises de Prusse sous Frederic Guillaume I-er*, 1897, p. 785.
114. Vezi mai jos ceea ce nu înseamnă că cifrele nu sînt exagerate.
115. G. ROVELLI, *Storia di Como*, 1803, vol. 3, p. 116—117, 145—147, citat de A. FANFANI, *op. cit.*, p. 146

116. F. BORLANDI, *Per la storia della popolazione della Corsica*, 1940, p. 66, 67, 71, 74, 82; citat de A. FANFANI, *op. cit.*, p. 146.

117. U. FORTI, *Storia della tecnica italiana*, 1940.

118. La fel în Anglia, vezi: A. FANFANI, *op. cit.*, p. 146.

119. Despre originile faianței niverneze, începînd din 1550, vezi: Louis GUÉNEAU, *L'organisation du travail à Nevers aux XVII-e et XVIII-e siècle*, 1919, p. 295.

120. Despre răspîndirea italienilor în întreaga lume, există o documentație enormă, imprimată sau inedită. Pentru a evalua întinderea ei, vom folosi două studii, unul în direcția Lisabonei, PERAGALLO, *Misc. di st. ital.*, 1944, celălalt despre Geneva, PASCAL, „Da Lucca a Ginevra", în: *Rivista storica italiana*, 1932 amîndouă remarcabile. Rămîn de făcut studii asupra emigrației soldaților; despre rolul comaschilor și al locuitorilor din Val di Ticino în arta Barocului, vezi remarca deja citată de J. BURCKHARDT, *op. cit.*, p. 16—17; despre inginerii arhitecți italieni vezi: indexul la numele lui Fratin sau de exemplu al lui Jean Baptiste-Toriello în: DOUAIS, *op. cit.*, vol. 2,, p. 110, etc...

121. WILHELMY, în: *Geographische Zeitschrift*, 1940, p. 209.

122. B.M. Add. 18287.

123. G. NADAL, E. GIRALT, *La population catalane de 1553 à 1717*, 1960.

124. A.N. K 1690, F. de Beaumont către împărăteasă, Perpignan, 20 august 1536. „*esta villa esta llena de franceses que son muchos mas que los naturales*". Aceeași informație B.M. Add 28.368 f° 23 v°, F° de Salablanca către M.S. Madrid, 16 iunie 1575: Perpignan își pierde locuitorii „*y son todos gente pobre y gran parte dellos franceses...*"

125. *Voyage de Barthélémy Joly en Espagne, 1603—1604* publicat periodic de L. BARRAU DIHIGO în *Revue Hispanique*, 1900, extras.

126. *Ibidem*, p. 21 și 29.

127. *Ibidem.*

128. Littré deduce *gavache* din spaniolul *gavacho*. Problema nu este încă tranșată așa ușor, dintr-odată.

129. *Voyage de Barthélemy Joly...* p. 82.

130. *Ibidem.*

131. *Ibidem.*

132. *Ibidem.*

133. T. HALPERIN DONGHI, „Les Morisques de Royaume de Valence au XVI-e siècle", în: *Annales E.S.C.* 1956, p. 164.

134. Ernst SCHÄFER, *Geschichte des spanischen Protestantismus*, vol. 1, partea a II-a, p. 137—139.
135. J. NADAL, E. GIRALT, *op. cit.*, p. 198.
136. P. de MARCA, *Histoire du Béarn*, 1640, citat de Henri CAVAILLÈS în *La vie pastorale et agricole dans les Pyrénées des Gaves de l'Adour et des Nestes*, Bordeaux, 1932, p. 132—138.
137. Response de Jean Bodin à M. de Malestroict, ed. Henri HAUSER, *op. cit.*, p. 14.

## 3. SE POATE CONSTRUI „MODELUL“ ECONOMIEI MEDITERANEENE?

Avem oare toate elementele pentru a măsura ansamblul lumii mediteraneene și pentru a construi un „model“ general în care totul ar fi prins și calculat (dacă este posibil) în bloc? Ansamblul ar putea fi confruntat apoi cu alte „economii autarhice“ care însoțesc și continuă lumea mediteraneană în spațiu.

La această scară vor fi cercetate cît mai bine dimensiunile, liniile întregului. Într-adevăr, este un mod de a expune. O asemenea transpunere în model nu vizează un an sau o anumită perioadă, ci secolul în întregimea sa, dincolo de stagnările sau perioadele sale de prosperitate. Ea ar viza, dacă lucrul ar fi posibil, media, linia de plutire a acestor experiențe succesive. Evident, nu totul este posibil, dar încercarea merită să fie făcută, în pofida dificultăților pe care le implică și a atîtor obstacole prealabile!

Este oare lumea mediteraneană în felul acesta o zonă coerentă în sine? Da, fără îndoială, în ciuda limitelor nesigure și mai ales variabile din partea întinderilor continentale care o cuprind și din partea hotarelor maritime: Marea Neagră, Marea Roșie, Golful Persic, strîmtoarea Gibraltar și Oceanul Atlantic. Toate sînt probleme pe care le-am mai abordat fără a le putea rezolva[1].

Pînă de curînd, în prima ediție a acestei lucrări mă gîndeam că ar fi posibil să sugerăm aceste dimensiuni schimbătoare ale lumii mediteraneene din secolul al XVI-lea înmulțind exemplele, prezentînd cutare sau cutare amănunte importante și sugestive[2]: un oraș de 700 000 de locuitori, Istanbul; o flotă a grîului care transportă neîntrerupt, în toți anii, un milion de chintale de grîu și alte cereale; sau cele

3 000 de tone de lînă (sau aproape) în 1550 pe cheiurile din Livorno[3]; sau cei 100 000 de luptători probabili, reuniți în golful din Lepanto, la 7 octombrie 1571, de partea turcilor și a creștinilor; sau cele 600 de nave ale expediției lui Carol Quintul împotriva Tunisului în 1535 (adică probabil 45 000 de tone); sau traficul portuar maxim din Livorno, 150 000 de tone la intrare în 1592—1593, cifră probabil exagerată; sau acele cantități anuale inegale la Neapole: 1 300 000 ducați speculați prin schimburi față de cei 60 pînă la 70 000 pentru asigurări[4]... Procedînd astfel, ar însemna însă să lăsăm imense suprafețe albe între cîteva pete minuscule de culoare, să sugerăm mai bine distanța care trebuie recunoscută între lumea noastră și lumea defunctă a secolului al XVI-lea.

Or limbajul care ne tentează este cel pe care-l propune „contabilitatea națională" a economiștilor. Am vrea să facem „bilanțul" lumii mediteraneene în secolul al XVI-lea nu pentru a-i evalua mediocritatea sau relativa modernitate ci pentru a determina relațiile esențiale ale tipurilor sale de activitate, unele în raport cu altele, într-un cuvînt pentru a înțelege structurile majore ale vieții sale materiale. Este o operație dificilă și riscantă. Economiștii din zilele noastre care au trebuit să contabilizeze economiile țărilor subdezvoltate în condițiile în care circulația monetară nu le cuprinde în întregime, o știu bine. Același lucru se întîmplă și în secolul al XVI-lea. În plus, diversitatea monezilor, reale sau fictive, complică orice calcul chiar cînd se pornește de la date precise[5]. Va trebui să ținem seama, de asemenea, de dezinvoltura cu care scrierile timpului manipulează ducații sau scuzii în Spania, ducații, scuzii sau florinii la Florența. Se întîmplă ca la Florența să se scrie: „*Ducati 1 000 d'oro di moneta di lire 7 per ciascun scudo*" importantă fiind aici referința la moneda de 7 lire[6]...

Se admite că, anual, consumul de grîu (și de alte cereale) se fixează în jurul a două chintale (actuale) de persoană[7]. Există, desigur, consumuri mai mult sau mai puțin ridicate. Totuși această medie poate fi reținută *grosso modo* pentru lumea mediteraneană, în ansamblu, din secolul al XVI-lea. Dacă aceasta numără 60 000 000 de locuitori la acest nivel se consumă 120 000 000 chintale de grîu sau de alte *cereale panificabile*. Restul — carnea, peștele, uleiul, vinul — completează necesarul. Dacă acceptăm, către 1600, drept preț mediu al chintalului 4 sau 5 ducați venețieni[8], consumul lumii mediteraneene, presupus egal cu producția, atinge 480 sau 600 milioane de ducați în fiecare an, adică un nivel disproporționat față de cele „șase milioane de aur" care sosesc fără întrerupere la Sevilla[9]. Numai grîul singur dovedește zdrobitoarea superioritate a producției agricole asupra tuturor celorlalte. Agricultura este cea dintîi industrie a Mării Interioare, avînd în vedere că cerealele nu reprezintă decît o parte a venitului agricol.

Calculul de mai sus nu oferă decît o limită inferioară, cifrele pe care le dezvăluie hazardul documentării sînt de regulă mai ridicate. Astfel, Veneția[10] către 1600 consumă neîncetat 500 000 *staia* de grîu (plus orez, mei, secară). Populația orașului era pe vremea aceea de 140 000 locuitori. Socotind și anexele sale (*Dogado*) trebuie să adăugăm 50 000 de locuitori. Rezultă astfel în mare o populație de 200 000 locuitori și un consum individual fie de 4 chintale, dacă Veneția e luată separat în discuție, fie de 3,1 chintale dacă avem în vedere întreaga populație. La două chintale pe cap de locuitor, aprovizionarea ar fi suficientă pentru 300 000 de oameni. Poate că îndărătul cifrelor noastre există această masă de consumatori, dacă nu cumva Veneția, oraș cu salarii ridicate, consumă mai mult decît altele.

Un alt calcul: o corespondență venețiană din Madrid[11] (februarie 1621) se face ecoul unei noutăți potrivit căreia s-ar preleva un impozit de doi reali pentru fiecare „*fanega*"* de grîu (*ch'e comme un mezzo staio veneziano*) înainte de măcinarea grăunțelor la moară și *fanno conto di cavar da questa impositione nove milioni d'oro l'anno*. Nouă milioane în aur, adică 9 milioane de ducați (un ducat=350 maravedis, un real, 35) ceea ce înseamnă 45 000 000 *fanegas* la o populație globală de 6 000 000 locuitori și pentru fiecare dintre ei, șapte *fanegas* și jumătate, să zicem chiar șapte *fanegas*, fiindcă cifra populației este teoretică. La 55,5 litri pentru fiecare *fanega*, ajungem la cifra enormă de 388 litri care fixează fie optimismul calculului fiscal, fie un înalt consum castilian, în acest an 1621, cînd din Castilia nu se exportă practic nici un bob de grîu.

Un alt exemplu, tot castilian: în 1576[12] zece sate din regiunea orașului Toledo grupează, în total, 2 795 *vecinos*, adică de la 12 la 13 000 de locuitori, în mare majoritate țărani; producția cerealieră declarată este de 143 000 *fanegas* (adică aproape 64 000 de chintale). Pe cap de locuitor, media este în jur de 5 chintale, existînd deci o rezervă pentru exportul către orașe și chiar cel mai defavorizat dintre aceste sate (pentru că produce vin) dispune de 2 chintale pe cap de locuitor.

Verificările care urmează ne furnizează argumente mai convingătoare dar nu decisive. Ele pun în discuție: mai întîi provinciile cerealiere din regatul Neapolelui, pe țărmurile Adriaticii și golfului Taranto, ținutul Abruzzi, provinciile Bari, Capitanata și Basilicata în ianuarie 1580, apoi celebrul *Censo de la riqueza territorial e industrial de España en el ano 1799*[13] ale cărui proporții pot să ne servească drept punct de re-

---

* măsură spaniolă de capacitate de aproximativ 55,5 litri (N. tr.).

ferință și de control retrospectiv pentru secolul al XVI-lea.

Ansamblul napolitan (o parte importantă a Regatului), pus la dispoziția noastră de un prețios document al *Sommariei*, numără în iarna lui 1579—1580, 173 634 vetre sau familii (față de un total, pe întreg regatul, de 475 727[14]) sau, potrivit coeficientului adoptat, (4 sau 4,5) de 700 000—760 000 locuitori. Recolta a adunat după recensămînturile oficiale, mai mult de 100 000 *carra* de grîu. Dar cum se pune problema acordării de *tratte* (permise de export) pentru 8 500 de *carra*, populația avea la dispoziție 92 000 de *carra*, adică în jur de 1 200 000 chintale actuale și o cotă-parte pentru fiecare individ mult sub nivelul celor două chintale, cu atît mai mult cu cît ar mai trebui să scădem și cantitățile de grîu pentru semințe. Totuși *Sommaria* care furnizează aceste cifre declară că pentru fiecare individ trebuie socotit un consum de 6 *tomoli* pe an, adică aproximativ 220 kg. Contradicție? Nu, deoarece *per ordinaria non si revela tutto il grano che effetivamente si raccoglie**, există acel surplus nedeclarat pe care *Sommaria* contează pentru a completa aprovizionarea necesară[15].

Desigur, *Censo* din 1799 este mult posterior epocii studiate, dar proporțiile pe care le dezvăluie sînt aproape similare cu cele din secolul al XVI-lea. Într-o Spanie cu 10,5 milioane de locuitori producția de grîu se ridică la 14 500 000 chintale (cifră rotunjită). Egalizînd producția și consumul, partea fiecărui individ este, anual, ușor inferioară cantității de 1,4 chintale. Dar dacă adăugăm celelalte cereale și legume uscate la această primă cantitate trebuie să socotim în plus mai mult de 13 000 000 chintale[16]. Consumul este astfel dublat și chiar dacă nu toate aceste cereale servesc la hrana oamenilor, nivelul nostru de 2 chintale este cu siguranță atins

* de obicei nu se declară tot grîul care efectiv se recoltează (lb. it. — N. tr.).

sau depășit. Legumele uscate sînt, în mod cert, de o mare importanță (mai mult de 600 000 de chintale[17]) și încă din secolul al XVI-lea. Documentele venețiene menționează și repetă ce dramă înseamnă pentru unele sate să-și piardă, ca urmare a unui uragan de vară bobul și lintea pe care vîntul le împrăștie în depărtare.

Dar să lăsăm aceste verificări care nu sînt hotărîtoare și pentru că sîntem aproape siguri de cifra globală, să marcăm cel puțin consecințele.

1. Grîul provenit din comerț pe calea maritimă se ridică, cel mult, la 1 000 000 de chintale, adică, 0,8% din consum, ceea ce sugerează, dintr-odată, un trafic enorm, la scara secolului (un milion de ființe pot depinde de el) și un trafic derizoriu dacă îl raportăm la ansamblul consumului. Gino Luzzato[18] are deci dreptate să-l subestimeze iar noi, pe de altă parte, n-am greșit punîndu-l nu de mult în prim-plan[19]. Criza din 1591, atît de dramatică și asupra căreia vom reveni, a adus în Spania și în Italia — pînă la Veneția — între 100 000 și 200 000 de chintale de grîu nordic, adică mult pe planul circulației de mărfuri și puțin pe cel al hranei cotidiene care poate totuși salva orașe întregi.

Cu toate acestea, înainte și după această criză, lumea mediteraneană a trăit în principal din produsele agriculturii sale. Nimic nu este comparabil cu ceea ce se petrece în Țările-de-Jos, cazul Amsterdamului, sau cu ceea ce se va petrece, pe scară largă, dar mult mai tîrziu, în Anglia liberului-schimb. Lumile urbane nu încredințează altora grija de a le aproviziona. „Grîul de mare“ rămîne un expedient, o hrană pentru cei săraci, bogații preferînd grîul bun al cîmpiilor din apropiere: la Lisabona, vestitul grîu din Alentejo[20]; la Marsilia, cel din cîmpiile provensale[21]; la Veneția, grîul *nostrale*. „Ni se dă astăzi, spun brutarii din Veneția, în 1601, grîu venit din afară care nu dă o pîine la fel de bună ca al nostru“, adică grîu *padoan, trivisan, polesan*, și din Friuli[22]. Și totuși aceste 

soiuri de grîne *forestieri* vin cel mai adesea din lumea mediteraneană.

2. Agricultura asigură Mării Interioare nu numai traiul de zi cu zi ci și o serie de exporturi la prețuri foarte înalte, uneori destul de limitate, precum exporturile de șofran și chimion, alteori cu o vînzare destul de mare, precum exporturile de struguri uscați numiți de Corint, *uve passe,* vinurile de calitate deosebită precum cel de Malvasia a cărui faimă va dura pînă cînd vinurile de Porto, Málaga și Madera vor începe a fi cunoscute, sau precum vinurile din insule, sau acele vinuri pentru consumul curent pe care setea germanilor le va cere după fiecare cules, la poalele meridionale ale Alpilor. Urmează vinarsurile[23], fără a socoti uleiul, fructele meridionale, portocalele, lămîile, borangicul. Aceste excedente se adaugă exporturilor industriale pentru a compensa cumpărările de grîu sau de pește uscat sau de zahăr atlantic (plus porumbul, cositorul sau cuprul din nord) și încă din 1607 balanța de plăți între Veneția și Olanda era favorabilă celei dintîi, după spusele celor *Cinque Savii*[24].

3. Lumea mediteraneană rămîne deci un univers de țărani, de proprietari funciari, cu structuri lipsite de suplețe. Tehnicile de cultivare, distribuirea diferitelor cereale, locul ansamblului lor față de pășunile sărace, de vița de vie și măslin, amîndouă copleșitoare (ca în Andaluzia, în Portugalia, în Castilia și, mai mult încă, în insulele venețiene) aceste tehnici și caracteristici nu se schimbă de fel sau este necesar ca rețeaua de comunicare s-o pretindă cu timpul. America de curînd colonizată antrenează prin comenzile sale avîntul producției de ulei și de vin în Andaluzia. Și nu va exista nici o revoluție internă înainte de pătrunderea porumbului timpuriu, pare-se în provinciile basce sau în Maroc[25]; altminteri lentă, nu înainte de 1600 în cîmpiile venețiene[26], către 1615, în Tirolul de nord[27] . . . Revoluția dudului, mai puțin profundă, a fost mai precoce.

4. Pămîntul rămîne marea patimă. Orice cîmpie din lumea mediteraneană, și din afara ei, este prinsă într-un eșafodaj de rente, *censos*, datorii, arende, redevențe, cu substituiri nenumărate în proprietatea funciară, un du-te vino de sume de bani împrumutate și rambursate între orașe și cîmpii. Pretutindeni întîlnim aceeași asemănătoare și monotonă istorie. La Genova[28], pentru care, în această privință, avem cîteva surse de informare, începînd din secolul al XV-lea se observă în cîmpiile apropiate o mișcare de capital cu scadență foarte apropiată, hotărîtoare „într-o economie cu circuit închis și în permanentă criză de aer“, unde camăta practicată de orășeni nu are nevoie (într-un ținut protestant) să recurgă la subterfugiul rentelor sau al censului pentru a se disimula. În Spania, un *arbitrista* din secolul al XVI-lea, Miguel Caxa de Leruela[29] semnalează această pantă naturală a capitalului care se investește în pămînturile sau viile învecinate cu orașul. „Fiindcă fiecare vedea că 2.000 de ducați îi aduceau 200 pe an, apoi că banii investiți erau rambursați la sfîrșitul a șase ani li se părea un plasament interesant“. Oamenii de afaceri, Statul ofereau rareori creditorilor termene de plată comparabile. În felul acesta pămîntul le făcea concurență, în chip de gaj solid, vizibil căci țăranul care nu-și plătea dobînzile, sau nu le rambursa își pierdea ogorul. Apoi împrumutătorul putea să vadă tot timpul cu ochii săi proprii cum se valorifică banul său într-o vie sau într-o casă. Această siguranță își are valoarea sa. În sfîrșit, pentru că venitul este majoritar, se poate vorbi, prin aceste locuri, de o bogăție imensă, așa încît nu punem la îndoială cuvintele lui Valle de la Cerda, din 1618, afirmînd că în Spania existau mai mult de 100 000 000 de ducați împrumutați în *ducados a censos*[30].

5. Această enormă masă de cereale în valoare de 400 pînă la 600 milioane de ducați, aruncată în balanța noastră, poate să apară, în același timp, și foarte ușoară și foarte grea. Cerealele

nu reprezintă decît jumătate din producția agricolă, dacă acceptăm proporțiile stabilite recent în legătură cu producția agricolă a Franței e drept, în secolul al XVIII-lea[31], și a Spaniei în 1799[32]. Calculînd deci foarte în mare, cantitățile despre care s-a mai vorbit s-ar putea vorbi de 800 pînă la 1 200 milioane la capitolul producției agricole. Încă o dată, este o apreciere, evident, foarte în mare a acestei cantități. Prețurile pieții venețiene de la care am pornit sînt ridicate și nu au valabilitate decît pentru economia unui oraș bogat. Apoi, și mai ales, grîul consumat nu trece cu totul prin economia de piață, așa încît aprecierea noastră rămîne foarte superfluă și e firesc să fie așa. Pentru a reveni la exemplul dat mai sus al satelor castiliene, din 1576, ele trebuie să consume 26 000 de chintale din cele 60 000 ale producției lor, adică aproape 50% din total; dar cealaltă jumătate nu trece neapărat prin piață. O parte ajunge direct în hambarele dijmarilor sau ale proprietarilor orășeni. 60, 70%, poate, din producția globală a lumii mediteraneene scapă astfel schimburilor monetare în care contabilitatea noastră le introduce cu forța și în mod greșit.

6. Larga extindere a agriculturii dincolo de rețelele monetare și de relativa suplețe pe care o procură ele sporește rigiditatea acestei activități majoritare, în lumea mediteraneană ca și în alte părți. Tehnicile și randamentele sînt, în plus, mediocre. Încă în secolul al XVIII-lea în Provence[33] grîul semănat produce 5 la 1 și acest nivel riscă să fie valabil, în mare, pentru tot secolul nostru. Ca să-și obțină cele 120 000 000 chintale anuale, lumea mediteraneană trebuie să dispună de cel puțin 24 000 000 hectare de pămînt arabil însămînțat. Suprafața aceasta imensă, cele 24 milioane de hectare, presupun în regim bienal, minim 48 milioane hectare, un sol odihnindu-se în timp ce celălalt produce. Să ne gîndim, că, spre 1600, suprafața arabilă globală a Franței este de 32 milioane de hectare[34].

Aceste calcule sînt foarte aproximative, cifrele avansate prea mici căci grîul (și alte cereale) nu cunosc pretutindeni regimul în doi timpi. Pămînturile sînt cultivate o dată la fiecare trei, patru sau zece ani. Dar este adevărat, pe de altă parte, că ne sînt semnalate și randamente superioare celui de 5:1.

În Cipru, unde se cultivă a douăzecea parte a solului, grîul produce 6 la 1 iar orzul, 8 la 1[35]. În Apulia, pe pămînturile noi abandonate de la un anotimp la altul de viața pastorală, randamentul grîului este de 15 sau 20 la 1, dar este o excepție[36]. Și mai există și recoltele proaste, catastrofele, incidentele climatice care determină totul, munca oamenilor, fie și îndîrjită, nereușind totdeauna să biruie toate obstacolele ... Așadar lipsă de elasticitate. Cifrele exporturilor agricole, pe care le cunoaștem, și care au o anumită corelare cu producția cînd alcătuiesc serii suficient de lungi semnalează cel mai alesea prezențe constante, precum lîna exportată din Spania către Italia sau grîul și mătasea din Sicilia, livrate piețelor exterioare[37]. Schematizînd, obținem drepte paralele (foarte aproximativ, desigur) cu axa abciselor.

Progresele sînt posibile. Din punct de vedere tehnic, înlocuirea catîrilor prin boii de jug în Castilia[38] înseamnă o accelerare a arăturilor și de numărul acestora depinde randamentul grîului. Dar această substituire a fost foarte imperfectă. Carul nordic își face apariția în secolul al XVI-lea în Languedoc[39] unde rolul său rămîne modest și fără îndoială în nordul Italiei[40]. Dar plugul fără plaz continuă să fie unealta dominantă care nu brăzdează destul de adînc și nici nu aerisește suficient solul.

Am semnalat îmbunătățirile[41] care au reprezentat cuceriri și ameliorări considerabile. Este evident că lumea mediteraneană, puțin populată în secolul al XVI-lea, nu a putut oferi țăranilor săi pămînturi noi. A existat un avînt, mai curînd, o recuperare a unei străvechi prosperități, cea din secolul al XIII-lea. O revoluție 

agrară precede, cu siguranță toate elanurile secolului al XVI-lea și le continuă apoi prin propria sa dezvoltare. Ruggiero Romano are dreptate să susțină acest lucru. Dar în sfîrșit, acest progres se oprește din pricina lipsei de elasticitate a agriculturii înseși și în aceleași condiții ca la sfîrșitul secolului al XIII-lea. Aceste pămînturi noi au adesea randamente mediocre. Pe de altă parte numărul gurilor de hrănit crește mai repede decît resursele și Malthus avea dreptate înainte chiar de a fi vorbit.

Întregul secol își schimbă semnul, probabil către 1550, mai sigur spre 1580. O criză latentă se instalează chiar în momentul în care se accelerează circulația, ca să nu spunem revoluția capitalului. Istoricii preocupați de Spania consideră că puțin mai devreme sau mai tîrziu, investițiile agricole înfruntă dificultăți, țăranii nu mai obțin așa ușor credite, creditorii neplătiți intră în stăpînirea ipotecilor,[42], în sfîrșit, marii proprietari înșiși sînt atinși de marea criză financiară a anilor 1575—1579[43], genovezii repercutîndu-și pierderile asupra propriilor lor împrumutători, așa cum vom arăta la momentul potrivit. Toate aceste explicații și altele pe care le sugerează cazul Languedocului[44] sînt posibile și adevărate. Dar explicația-cheie este rigiditatea vieții agricole în cauză. A fost atins un plafon ... De la această situație insurmontabilă se va naște „refeudalizarea" din secolul al XVII-lea, această revoluție agricolă inversă.

## *Un bilanț industrial*

Vorbind despre Europa secolului al XVII-lea, John U. Nef[46] consideră că la o populație de 70 000 000 de locuitori ea poate număra 2 sau 3 milioane de meșteșugari. Această evaluare rămîne verosimilă în această lume de 60—70 000 000 de oameni care este lumea noastră mediteraneană. Dacă orașele reprezintă în mare

10% din populaţie adică 6 sau 7 000 000 de fiinţe este de necrezut ca în acest total să existe 2 sau 3 milioane de meşteşugari, adică între o treime şi o jumătate din această populaţie. În legătură cu un caz particular, cel al Veneţiei, nu este greu să se schiţeze calcule asemănătoare: există 3 000 de muncitori[46] la Arsenal, 5 000 la *lanaioli*[47], 5 000 de *setaioli*[48], adică 13 000 de meşteşugari care, împreună cu familiile lor, numără 50 000 de persoane faţă de 140 000 cît numără oraşul. Şi, bineînţeles, ar trebui să socotim şi toţi meşteşugarii din arsenalele particulare ale căror nume şi activităţi[49] le cunoaştem, apoi armata de zidari, *muratori*, oraşul neîncetînd să se construiască şi să se reconstruiască, să înlocuiască lemnul cu piatră şi cărămidă, să-şi curețe străzile supuse înnămolirii... În apropiere de Veneţia, precum la Mestre, ar trebui să socotim postăvarii[50] şi, mai departe, lucrătorii din mori care macină boabe pentru ea, destramă zdrenţe pentru pasta de hîrtie sau taie scînduri şi bîrne... Ar mai trebui să adăugăm cazangiii, fierarii, aurarii, specialiştii în rafinarea zahărului, sticlarii din Murano, hingherii şi prelucrătorii de piei[51], aceştia din urmă, din Giudecca. Şi încă mulţi alţii. Apoi tipografii, Veneţia fiind, în secolul al XVI-lea o colaboratoare notabilă pentru toate tipăriturile europene[52].

Poate că trebuie să acceptăm cifra lui John U. Nef, precizînd că el desemnează 2 sau 3 milioane de persoane întreţinîndu-se din meşteşuguri: meşteri, lucrători, femei şi copii şi nu numai persoane active. Aşa se socoteşte chiar şi la Veneţia. 20 000 de persoane, se spune adesea la sfîrşitul secolului, se întreţin din prelucrarea multiplă a lînii[53].

La această cifră globală se cuvine să adăugăm mulţimea meseriaşilor din sate. Nu există nici un sat fără meseriaşii săi, fie el cît de mărunt, fără activităţi industriale minore. Dar totul sau aproape totul scapă în acest domeniu istoricului care vrea să calculeze. În plus acest 

istoric, dacă cedează obișnuințelor dobîndite, va avea tendința să subestimeze activitatea obscură și totuși decisivă a cîmpiilor sărace care doar prin acest mijloc pot intra în prețioasele circuite monetare. Pînă acum, istoriografia nu a văzut decît noblețea meseriilor urbane. Și totuși meseriile rurale există de mult timp în Aragon, Pirinei, în jurul Segoviei[54], în cutare sat sărman din Castilia[55] ori din León[56], sau de-a lungul ținutului valencian[57]. În jurul Alepului[58], satele prelucrează mătasea și bumbacul. Este imposibil să nu le observi și în preajma Genovei[59]. Într-adevăr, nu există nici un oraș care să nu dea naștere, aproape sau departe de sine, unor industrii de care are nevoie și pe care nu le poate întemeia pe teritoriul său, din pricina lipsei de spațiu, a materiei prime sau a forței motrice. Acest fapt explică prezența fierăriilor, a morilor, a fabricilor de hîrtie în munții dindărătul Genovei; a diverselor mine, fierării, mori de zahăr de-a lungul ținutului napolitan și, mai ales, aproape de Stilo în Calabria[60]; a fabricii de cherestea de la porțile Veronei[61], pe Adige unde navele care transportă scînduri și bîrne se opresc aici cu atît mai multă plăcere cu cît locul este ideal pentru contrabandă; a morilor ce macină grîul cu care se hrănește orașul din apropiere (peste 80 în vecinătatea Veneției); a acelor șiruri de mori de pe malurile lui Tagului și de la poalele Talaverei de la Reyna[62] sau, la celălalt capăt al lumii mediteraneene, a celor treizeci de mori de vînt care se observă și din Candia[63]. Languedocul are industriile sale urbane, dar o dată cu Masivul Central din apropiere și munții Ceveni încep nenumăratele sate industriale[64]. La fel, jur-împrejurul Lyonului[65] pe o rază întinsă. Orașul se întreține din această activitate industrială ieftină a cîmpiilor apropiate și îndepărtate.

Totuși în lumea mediteraneană industriile rurale nu au forța care le caracterizează în Anglia (pentru fabricarea stofelor subțiri de

lînă — *carisees, kersies*) sau în Europa de nord. Ele nu se prezintă niciodată aici ca niște întinse arhipelaguri de țară, stăpînite din depărtare de negustorii orașelor, cum va fi adesea cazul în Franța secolului al XVIII-lea[66]. Cred chiar că mulțimea industriilor rurale din jurul Lyonului, în secolul al XVI-lea, nu au echivalent în lumea mediteraneană cel puțin pînă la o informație mai bogată. Cu îndreptățire observația ar dovedi două lucruri: cîmpiile din lumea mediteraneană sînt mai bine echilibrate în viața lor specifică decît atîtea cîmpii din nord (și este posibil ca vița de vie, măslinul să fie adesea echivalentul industriilor rurale din ținuturile septentrionale[67] iar arboricultura să reechilibreze bugetul țăranilor); industria urbană, aceea a orașelor mari și mijlocii, are forța de a răspunde, în cea mai mare parte singură, nevoilor unei piețe imense. Dar la sfîrșitul secolului al XVI-lea și la începutul secolului al XVII-lea alunecarea meseriilor se va face de zece ori mai mult din orașele importante către orașele mici și către sate[68]. Aceste transferuri subliniază astfel realități și virtualități rurale și semirurale, prezente chiar și la începutul secolului al XIX-lea; la Neapole, cînd Murat cucerește Regatul, el își echipează armata (pentru a evita să recurgă la costisitorul postav roșu englezesc) cu postav negru țărănesc, același care servea pentru munca la cîmp[69].

Dacă admitem aceste proporții întrezărite pînă acum, trebuie să presupunem că industria rurală este în măsură, în secolul al XVI-lea prin numărul de oameni, dacă nu și prin calitatea sau mărimea veniturilor, să se plaseze la egalitate cu activitatea orașelor. Nimic nu o dovedește, nimic nu o contrazice. Cel mult 3 milioane de țărani și 3 milioane de locuitori săraci ai orașelor ar constitui întregul univers al meseriilor, în legătură cu economia de piață. În această masă, ar exista 1 500 000 de persoane active. Să admitem că salariul lor mediu este echivalent celui al ajutorilor de mineri din mi- 332

nele de cupru pe care Veneția le posedă la Agordo[70], adică 15 *soldi* pe zi sau 20 de ducați pe an (sărbătorile sînt libere, dar plătite); cantitatea de bani pentru salarii s-ar fixa la 30 000 000 ducați în aur. Este puțin fiindcă salariile sînt mult mai ridicate în oraș (tocmai acest nivel ridicat al salariilor determină adesea ca industria urbană să moară). La Veneția meseriașul de la *Arte della Lana* atinge la sfîrșitul secolului un salariu de 144 de ducați pe an și solicită încă sporuri[71]. Urmează că cifra noastră ar trebui să crească din nou la 40 sau 50 milioane în aur. Ultimul salt, aproape în vid dacă cifrăm valoarea producției industriale la un nivel de trei sau de patru ori mai mult decît cantitatea de bani folosiți pentru salarii, ne aduce la o cifră globală maximă de 200 milioane[72]. Și chiar dacă această cifră ar trebui umflată, ea ar rămîne foarte departe de cele 800 sau 1 200 de milioane atribuite teoretic agriculturii. (Trebuie oare, în acest sens, să ne mirăm că în discuțiile din Piața Comună, experții au putut să spună că într-o epocă și în țări supraindustrializate cum sînt cele ale noastre, vinderea cărnii ar reprezenta astăzi cea mai importantă afacere din lume?).

Cît despre industria secolului al XVI-lea, masa produselor sale intră mult mai adesea în economia de piață decît cerealele, uleiul sau vinul... Cu toate acestea trebuie să ținem seama de o importantă autarhie care are totuși tendința să se micșoreze. Thomas Platter[73] notează în legătură cu Uzes în 1597: „Fiecare familie își toarce lîna acasă și o dă apoi la țesut și la vopsit pentru a o întrebuința în diferite scopuri. Se servesc de vîrtelnițe ca ale noastre (la Basel, Thomas Platter își face studiile de medicină la Montpellier), dar nicăieri nu zărești furci de tors căci nu există decît oameni săraci care torc cînepa. Pînza este cumpărată de la negustori și revine mult mai ieftină decît cea toarsă în casă“. Să fim siguri că avîntul industriei textile și al vînzării de țesături este

legat în același timp de creșterea demografică, de concentrarea atelierelor și de un probabil recul al autoaprovizionării.

## *„Verlagssystem“ și înflorirea industriilor urbane*

Începînd cu perioada 1520—1540 a existat în lumea mediteraneană o înflorire hotărîtoare a industriilor urbane, un al doilea suflu al capitalismului care interesează concomitent și Europa. Cea dintîi „revoluție industrială“ cu care John U. Nef a gratificat doar Anglia începînd cu 1540[74], sau acel avînd al „marelui capitalism industrial“ pe care J. Hartung l-a semnalat, iată, cu mult timp în urmă numai în Germania, cu începere din 1550[76], aceste avînturi și înnoiri sînt, *grosso modo*, dată fiind insuficienta lor diferențiere, valabile și pentru Europa și lumea mediteraneană luate în întregime. Studiile viitoare vor arăta poate că ele au compensat refluxul destul de brutal care taie în două ceva mai devreme sau mai tîrziu elanul secolului al XVI-lea. S-ar fi produs o înlocuire a capitalismului comercial ale cărui zile glorioase trecuseră, cu un capitalism industrial care nu se va dezvolta cu adevărat decît o dată cu a doua lansare, prin intermediul „metalelor“, a secolului. Industria va fi avut o valoare de compensare.

Aproape pretutindeni (unde observația este posibilă) această industrie este de tip capitalist conform unei scheme obișnuite de *Verlagssystem*[77], din lucrările istoricilor germani, termen pe care îl voi traduce prin *sistem de avansuri:* negustorul, comanditarul *Verleger*, avansează meseriașului marfa pe care i-o dă ca s-o prelucreze contra unui salariu. Acest sistem nu datează din secolul al XVI-lea, dar înflorește acolo unde nu era cunoscut (ca, probabil, în Castilia), acolo unde era încă puțin practicat (ca la Veneția). De fiecare dată el 

hărţuieşte corporaţiile meşteşugarilor acele *arti* italiene sau *gremios* spaniole. De fiecare dată el privilegiază negustorii care finanţează lentele procese ale producţiei şi îşi rezervă beneficiile, la vînzare şi la export. Rolul acestor negustori care *faciunt laborare* este şi mai hotărîtor în prelucrarea mătăsii (relativ recentă) decît în fabricarea mai veche a ţesăturilor de lînă. În chip firesc, sînt vizibile concentraţii de meserii în atelierele mari, precum la Genova unde nimic nu pare să blocheze această concentrare[78], sau la Veneţia unde suscită deja proteste şi intervenţia statului. Legea din 12 decembrie 1497 interzisese oricărui ţesător de mătase să aibă mai mult de 6 *tellari* în serviciul său[79]. Problema se pune din nou în 1559, cînd se semnalează că „lăcomia anumitor persoane care angajează 20 sau 25 de lucrători este cauza unor prejudicii vădite"[80].

Avansarea materiei prime, a banilor pentru salarii, rezervarea comercializării produselor, această schemă se reconstituie începînd de la primul amănunt semnificativ. Iată-ne la Veneţia în timpul iernii din 1530. Ambasadorul lui Carol Quintul, Rodrigo Nino[81] a fost însărcinat de stăpînul său să cumpere mătăsuri, damascuri verzi, albastre, roşii, stacojii. Va trimite eşantioane, spune el, şi va discuta despre preţuri, dar oricum ar fi va trebui de la începutul comenzii, să avanseze 1 000 de ducaţi, restul plăţii efectuîndu-se la sfîrşitul operaţiei. Ţesătorul trebuie într-adevăr să cumpere mătasea de la negustorul care o aduce din Turcia în sculuri pentru a fi apoi prelucrată pe socoteala sa. Cumpărătorul substituindu-se negustorului, are datoria să avanseze materia primă sub formă de capital... La Cattaro, în august 1659, un mic accident este chiar şi mai edificator[82]. În acest colţ pierdut *filatogi* au luat obiceiul să prelucreze mătasea brută pe care o cumpără direct, în pofida unei legi categorice din 1547, ce obligă pe torcători să nu lucreze *per conto suo*. Se-

natul decide ca totul să reintre în normal: *i filatogi* vor toarce mătasea negustorilor cu scopul ca aceștia să nu fie obligați să cumpere firele la prețurile convenabile unor *filatogi* prea independenți. Iată o situație clară. O altă imagine: acea mărturie a unui meșteșugar din Genova despre un alt meșteșugar,[83] în 1582: „Da, el știe ce zice, fiind tovarășul numitului Agostino Costa *filatore* și fiindcă l-a văzut pe acesta de mai multe ori în prăvălia lui Agostino în compania numitului Battista Montorio (negustorul) care îi aducea mătase brută și prelua de la el mătăsuri prelucrate". Zece ani mai devreme, în Spania, la Segovia, cu prilejul sosirii în 1570 a reginei Ana (ultima soție a lui Filip al II-lea) se organizează defilarea meseriilor: mai întîi lucrătorii de la Monetărie, apoi *tratantes en lana* (negustorii de lînă) „apoi fabricanții de postavuri care în limbaj popular sînt numiți impropriu negustori (*mercaderes),* spune un istoric din secolul al XVII-lea deși ei sînt adevărați întemeietori de clanuri care în casele lor sau în afara acestora întrețin un mare număr de oameni (unii două sute, alții pînă la trei sute) fabricînd astfel cu ajutorul mîinii de lucru străine o mare diversitate de postavuri foarte fine ..."[84]

## *Sistemul a prosperat*

Problema nu constă doar în această întîietate a negustorului, a antreprenorului, ci și în succesul economic al sistemului, în rezistența de care va fi capabil cînd împrejurările vor înceta să mai fie favorabile. Există o concentrare, un elan al întreprinderilor, o mai bună diviziune a muncii, o creștere a producției. Este ceea ce lasă să se întrevadă, la distanțe respectabile unul de altul, orașe precum Segovia, Cordoba, Toledo, Veneția, neîndoielnic Genova... Dinamismul lor la sfîrșitul secolului contrastează cu un vechi centru industrial pre-

cum Florenţa, unde arta tradiţională a postavurilor de lux şi a mătăsii nu-şi urmează cursul fără o anumită anchilozare sau „meschinărie". Aceasta este oare structura, obiectul discuţiei noastre şi care, dintr-o dată ar aduce un element de interes excepţional demonstraţiilor noastre? Este ceea ce susţine un istoric avizat[85]. Sau nu cumva, cum ne-am gîndi *apriori,* Florenţa este poate victima vieţii sale scumpe? Mai mult decît alt oraş (Genova este un caz aparte) ea este atinsă de sosirea metalelor preţioase, şi de creşterea rapidă a preţurilor pe care aceasta o antrenează. Banca, pămîntul concurează de asemenea meşteşugurile care în Europa consacrată războiului, găsesc cu mare greutate, exceptînd Spania, debuşeurile pentru produse de înaltă calitate. În orice caz, din 1580 activitatea industrială a Florenţei intră în declin.

Celelalte oraşe, dimpotrivă, şi Veneţia în mod special, îşi continuă elanul pînă în secolul următor. Totul a contribuit la acest lucru, abundenţa mîinii de lucru, tehnica nouă: postavurile veneţiene sînt de calitate mediocră, bazate pe lînă spaniolă de calitate inferioară, adaptate gusturilor clienţilor săi din Levant, pentru care rămîne principalul furnizor, aşa cum postavurile din Segovia sau mătăsurile de Toledo sau Córdoba se adaptează pieţei spaniole sau americane. Se mai adaugă valoarea „oamenilor noi" care conduc aceste întreprinderi. La Veneţia, cel puţin, antreprenorii sînt adesea străini şi într-o bună zi, după cincisprezece sau douăzeci de ani de servicii loiale, solicită Senioriei cetăţenia pe care, socotesc ei, au meritat-o din plin, fabricînd sute sau mii de bucăţi de postav[86]. Pe scurt, noutatea este multiplă: noutatea implantărilor, a metodelor, oamenilor, atît la nivelul atreprenorilor cît şi al meseriaşilor. Căci nimic nu este mai instabil decît mîna de lucru industrială.

Lumea meşteşugarilor din secolul al XVI-lea este amestecată, rareori autohtonă. Meşteşugurile din Florenţa au utilizat lucrători din Flandra şi Brabant[87]. În secolul al XVI-lea originele ucenicilor din confreria *Arte della Lana* la Florenţa se înscriu într-o întinsă zonă de recrutare care depăşeşte limitele Toscanei, am mai afirmat-o[88]. La Verona, care a obţinut de la Senioria din Veneţia dreptul de a fabrica *velluti neri*, există, în 1561[89], 25 de meşteri. Nici unul nu este veneţian (Senioria n-ar fi îngăduit aşa ceva), 14 sînt din Genova, trei din Mantova, doi din Verona, doi din Brescia, unul din Vicenza, unul din Ferrara. Cît despre negustorii *che li fanno laborare*, aceştia sînt în număr de patru: doi din Verona şi doi din Genova ... Iată o mică fereastră deschisă asupra mişcărilor vieţii meşteşugăreşti şi comerciale.

Acelaşi spectacol şi la Brescia: *Arte della Ferrarezza*, în sarcina căreia se află fabricarea armurilor, a armelor albe, şi a archebuzelor, nu încetează să se umfle, apoi să descrească, pentru a o lua de la capăt după voia împrejurărilor, pierzîndu-ţi lucrătorii în folosul oraşelor învecinate, recuperîndu-i apoi şi aşa mai departe. La sfîrşitul secolului, sub impulsul noului Căpitan al oraşului, Francesco Molino[90], ea recuperează pe unul dintre meşterii locali care ajunsese la Saluzzo cu mulţi *lavoranti*. Sînt recuperaţi lucrători şi din Pistoia şi Milano (31 în detrimentul oraşului Milano) şi dintr-o dată numărul prăvăliilor meşterilor urcă din nou la 23. Urmează apoi o nouă criză din pricina dificultăţilor de aprovizionare cu fier şi a numărului prea redus de negustori: mai era nevoie de unul sau doi în plus ...

Căci industria urmează negustorii adică banii. Tommaso Contarini, care în primăvara anu- 

lui 1610[91], se îndreaptă spre Anglia unde va reprezenta Veneția se oprește la Verona apoi, pe drumul din Trento, trece prin Rovereto. Mare este surpriza sa cînd descoperă în această mică localitate un activ *negocio delle sede*, cu un număr respectabil de *filatogi* și vreo 300 și mai mulți de *telleri che lavorano ormesini*. Lucrătorii aceștia părăsiseră nu de mult Verona... Patru ani mai tîrziu, Veneția acceptă[92] următoarea propunere ciudată: în schimbul obligației anonimului care îi propune serviciile sale de a-i denunța justiției pe lucrătorii sau meșterii unor importante ramuri de activitate din oraș (în special din domeniul prelucrării mătăsii) *che intendono partire*, el va obține drept recompensă, eliberarea unui *bandito*, proscris sau hoț, evident, aflat în închisoare. În aceeași ordine de idei și în aceeași perioadă, Veneția amenință să lovească în ființa și bunurile lor pe lucrătorii și meșterii rafinăriile sale de zahăr *(pratico e professore di raffinare zuccari)*, care, părăsind orașul mergeau să-și practice meseria în alte părți[93].

Aceste călătorii sau aceste evadări ale meseriașilor se supun conjuncturilor. La distanțe mai mari sau mai mici se organizează despăgubiri și înlocuiri cum se întîmplă în mod curent la sfîrșitul secolului, dinspre orașe către orașele mici sau mijlocii. Sau pe itinerarii și mai întinse, să ne gîndim la răspîndirea industriei mătăsii pe tot cuprinsul Europei în secolul al XV-lea și de-a lungul întregului secol al XVI-lea. În secolul al XVII-lea, în Italia există un avînt al mătăsurilor în Mezzogiorno care cunoaște o nouă tinerețe industrială apoi, dintr-o dată, în preajma lui 1630[94] această prosperitate se oprește și micile orașe din nord cunosc, unele după altele, un avînt brusc: ele preiau succesiunea prelucrării mătăsii de la orașele sudice, acest fapt implicînd, desigur, deplasări de meșteșugari.

## *Mişcări de ansamblu şi mişcări particulare*

Nu ştim *a priori* dacă toate aceste activităţi în rapidă evoluţie admit întocmai ritmurile ansamblului. Este posibil cu condiţia să ne imaginăm compensări şi excepţii. În realitate ansamblul acestor activităţi ne scapă. În privinţa industriilor textile cele mai importante împreună cu, sau după, cele de construcţii şi nu numai în privinţa lor, este posibil un răspuns, care să intereseze masa lor în întregime. Cunoaştem într-adevăr, exporturile de alaun pornind din Spania şi din Statul pontifical şi deci cantităţile totale utilizate din acest decapant indispensabil vopsirii ţesăturilor sau cel puţin pentru pregătirea acestei vopsiri. „Indicatorul" este hotărîtor şi răspunsul său, clar: oscilaţiile sînt cele ale conjuncturii generale, cu un plafon din 1590 pînă în 1602[95].

Ar rămîne de ştiut, evident, dacă toate industriile — cum este posibil şi verosimil — se supun acestor ritmuri generale: este ceea ce zic şi repetă istoricii grijulii să marcheze legăturile între activităţile industriale şi cererile negustorilor[96]. Aceştia din urmă sînt regizorii. Să acceptăm totuşi că pot exista excepţii pe un termen mai lung sau mai scurt, industria reprezentînd de asemenea înlocuire, compensare. Se pare că industria construcţiilor poate merge uneori împotriva curentului acestor mişcări de ansamblu[97] şi că există conjuncturi particulare, locale pe care începem să le cunoaştem direct de la sursă. Într-adevăr, cîteva curbe ale producţiei textile sînt cunoscute. Interesant este că oricare ar fi data la care se conturează, ele se aseamănă în mod straniu. Orice avînt industrial se produce în linie dreaptă iar căderea are loc pe verticală. Curba dublă de la Hondschoote[98] a producţiei de serjuri descrie o traiectorie de rachetă, cea din Leyda, o dublă traiectorie care se poate 

observa cu ușurință, cea din Veneția (după Pierre Sardella[99] și Domenico Sella[100]) ia forma clasică a unei parabole. La Florența, cifrele noastre insuficiente se plasează de pe acum pe o curbă analoagă[101]. La Mantova[102], iată un exemplu mărunt, regula se confirmă; ea este probabil valabilă și în cadrul activităților de prelucrare a lînii din Brescia și Val Camonica[103]. Este clară pentru Segovia, Córdoba, Toledo[104], Cuenca ... Regula este deci generală? În orice caz, ea pare să fie valabilă chiar și pentru industriile cele mai modeste. Astfel Veneția pe coasta estică a Mării Adriatice se străduiește să îndepărteze orice concurență, și pe cea a navelor, și pe cea a negustorilor și a meșteșugarilor. Nu reușește totdeauna în această privință. La escala din Pola, în Istria „galerele comerciale" și alte nave care au părăsit de curînd Veneția au obiceiul să-și completeze echipajele, numărul vîslașilor și proviziile. Pola a devenit astfel pentru acești oameni îmbarcați sau pe cale de îmbarcare, cea mai bine aprovizionată dintre piețele de țesături, făcute din lîna grosolană din insule, acele *rascie* și *grigie* despre care am mai vorbit[105], și care vin din interiorul uscatului, atît din Istria cît și din Dalmația. Către 1512, aceste țesături ajung în tîrgurile din Sottovento — Sinigaglia, Recanati, Lanciano — și cunosc aici un asemenea debit încît Pola vede dispărîndu-i această marfă obișnuită. Situația va dura vreo zece, cincisprezece ani, pînă în ziua, cînd Senioria va restabili ordinea, către 1525. A existat apoi o perioadă de creștere, și una de cădere.

Intuim evoluții asemănătoare și în Imperiul Otoman. Industria este aici cel mai adesea opera imigranților, captivi creștini (care, la Constantinopol sau aiurea, devin de multe ori meșteri[106], și fabrică stofe prețioase)[107] sau alături de ei, de asemenea, a meșteșugarilor evrei. Aceștia au împămîntenit industria postavurilor la
 Constantinopol și la Salonic[108]. În ceea ce priveș-

te Salonicul, cunoaştem ramura descrescătoare, începînd din 1564, a curbei postăvăriilor, numeroasele măsuri luate de rabinii stăpîni ai comunităţii evreieşti pentru a opri această degringoladă (interdicţia de a cumpăra liber lînă, obligaţia de a purta îmbrăcăminte fabricată chiar în oraş). Aceste informaţii situează către 1564 punctul cel mai înalt al unei curbe semnificative. Este ceea ce confirmă orăşelul Safed, capitala Galileii, la marginea lacului Tiberiada. Safed va cunoaşte între anii 1520—1560 (1580) o prosperitate rapidă a prelucrării lînii, datorită imigranţilor evrei şi meşteşugarilor acestora[109]. În 1535 un călător notează: „Industria ţesăturilor înfloreşte din zi în zi. Se spune că mai mult de 15 000 *carisee* au fost fabricate în acest an la Safed fără a se renunţa la ţesăturile mai groase. Unele sînt de o calitate la fel de bună ca a celor veneţiene. Toată lumea, bărbat sau femeie, se ocupă cu un meşteşug în legătură cu lîna şi-şi cîştigă foarte bine cele necesare traiului ... Am cumpărat cîteva *carisee* şi alte ţesături ca să le revînd şi m-am ales cu un cîştig însemnat ..."

Fiscalitatea turcească confirmă avîntul orăşelului: în 1525—1526 taxa pe care o plătesc vopsitorii este de 300 aspri; către 1533, 1 000; în 1555—1556 (numai pentru patru vopsitorii), 2236 aspri ... În jurul acestor ani prosperitatea stagnează, exista aşadar o coincidenţă a declinului Safedului cu criza Salonicului. În 1584, evreii părăsesc oraşul şi declinul se precipită (închiderea, în 1587, a unei imprimerii fondate cu zece ani mai înainte). În 1602 nu se mai fabrică nici o ţesătură.

Această mărturie trebuie înscrisă în dosarul general al unei pauperizări relative a comunităţii evreieşti din Orientul Apropiat şi sugerează, nu mai puţin, sănătatea generală a Imperiului Otoman de după jumătatea secolului. Între împrejurările imputabile acestei stagnări intră în discuţie greutatea de a se aproviziona cu lînă, apariţia, din anii 1590,

a țesăturilor englezești, aduse direct în Levant cu navele insulare. Trebuie de asemenea să ținem seama de avîntul industriei italiene și, în plus, de acea criză monetară și economică în urma căreia Imperiul Otoman va fi aruncat în perturbările în lanț ale inflației[110].

Oricum, aceste „culmi" ale curbelor industriale își au interesul lor de sine stătător:

1. Este interesant să constatăm că între 1520—1540 aproape pretutindeni se schițează un elan general;

2. Punctele cele mai înalte ale curbelor se situează către 1564, 1580, 1600;

3. Desigur, industria nu este încă acea putere fără rival pe care o anunță secolul al XVIII-lea și care se va afirma în secolul al XIX-lea dar ea este încă de pe acum de o vivacitate excepțională. Izbînzile sale sînt rapide.

4. Declinurile sînt nu mai puțin spectaculoase și relativ mai ușor de situat în timp decît primele elanuri. Astfel la Veneția se pare că în industria lînii ar fi existat un început trimfal în jurul anului 1453[111], o lîncezire evidentă către 1506 [112], cel puțin pentru Terra Ferma, o reînviorare de lungă durată începînd cu 1520[113] ... abia în preajma anilor 1600—1610 se impune oboseala acestui avînt enorm[114]. Or, probabil în același timp, este notat către 1604 elanul general al industriei postavurilor din Țările-de-Jos protestante[115];

Avînturi și decăderi își răspund deci în spațiu la distanțe care pot varia la extrem. Industria — sau mai bine-zis preindustria — constituie tărîmul unui continuu du-te vino, locul unui neîntrerupt *new deal*, al unei necontenite redistribuiri a cărților. Toate acestea trec și procesul reîncepe. Cel care pierde are posibilitatea să beneficieze încă o dată de șansa sa, Veneția pare să dovedească acest lucru. Dar ultimul sosit dintre jucători este totdeauna și favorit, victoria în secolul al XVI-lea, în Italia și Spania, a noilor orașe o confirmă. Iar izbînda nordului în secolul al XVII-

lea oricare ar fi vechimea activităților textile la răspîntia Țărilor-de-Jas este aceea a unui concurent tînăr.

Prezente pretutindeni, chiar și în orașele nu prea mari, unde nici un istoric nu le detectează cu anticipație, chiar și în acele orașe pe care ni le imaginăm trîndave, încălzindu-se la soare ca Neapole, industriile, răsar pretutindeni[116]. Ele seamănă cu o mulțime de focuri aprinse dintr-odată, firave[117] dar într-un cîmp foarte întins de ierburi uscate. Aceste focuri se pot întinde sau stinge pentru a se aprinde iarăși mai departe. E suficient să bată vîntul dintr-o parte sau alta iar flacăra să atingă ierburile pînă atunci ferite. Chiar și în apropiere de zilele noastre, în 1966, lucrurile se desfășoară deseori astfel[118].

## *Volumul tranzacțiilor comerciale*

Comerțul, activitate complexă, scapă controlului și calculelor. El înseamnă concomitent fructul pe care o țărancă îl vinde la piață, paharul de vin băut de un sărac la ușa pivniței celor bogați (aceștia practică adesea acest gen de comerț cu amănuntul) cît și negoțul prin *galere da mercato* la Veneția sau prin *Casa de Contratación* la Sevilla. Evantaiul este larg deschis. În plus, nu totul este comercializat în secolul al XVI-lea, există și lacune. Economia de piață reprezintă o fracțiune a vieții economice, formele elementare — schimbul în natură, autoconsumul — o copleșesc din toate părțile. Dacă acceptăm acea formulă[119] potrivit căreia comerțul desăvîrșește producția, adică el adaugă o valoare suplimentară mărfurilor pe care le manipulează, se poate spune că această plus-valoare și mai ales cîștigurile obținute de pe urma ei, sînt greu de calculat, chiar în legătură cu un exemplu aparent bine cunoscut. În jurul anilor 1560, din India și Insulinda se transportă în Europa aproape 

20 000 de chintale de piper. La Calicut el este cumpărat cu 5 *cruzados* chintalul ușor* și se vinde la Lisabona cu mai mult de 64, așadar cu un preț cu mult de douăsprezece ori mai mare. Evident, nu aceeași mînă îl cumpără și îl revinde; cheltuielile de transport, impozitele, riscurile sînt enorme și schimbătoare și n-am putea spune cît din această cantitate de aproape 1 300 000 *cruzados* la vînzare reprezintă cîștigul comercial.

Pe deasupra, marfa nu include decît una dintre preocupările negustorului, din secolul al XVI-lea, cum o dovedesc registrele sale sau, și mai bine încă, interminabilele bilanțuri de faliment. Toate operațiunile și speculațiile se află deci amestecate: cumpărări de terenuri sau de case, inițiative industriale, bancare, asigurări maritime, loterii[120], rente urbane, censuri țărănești, creșteri de animale, avansuri de la Muntele de Pietate, speculații cu schimburi .. Ipostazele reale ale mărfii și cele artificiale ale capitalului se amestecă. Ponderea artificialului, pretext pentru toate denaturările, nu încetează să crească pe măsură ce ne apropiem de marii negustori și de asemenea, pe măsură ce trec anii, relativ ușori, ai sfîrșitului secolului al XVI-lea. Știm din ce în ce mai bine că operațiunile comerciale se pot rezolva în tîrg aproape *miraculos*. În 1550 de Rubis vorbește despre acele tîrguri din Lyon unde „uneori se plătește ... fără a scoate din buzunar un sol, un milion de livre într-o singură dimineață“[121]. Cincizeci de ani mai tîrziu, Giovan Battista Pereti, care ține evidența schimburilor la banca din Rialto explică într-un raport adresat Senioriei din Veneția că la Piacenza se negociază de fiecare dată cîte 3 și 4 milioane de scuzi și că, în majoritatea timpului, *non vi è un quatrino de contanti*** [122]. Schimbul și re-

* măsură spaniolă de greutate echivalentă cu 64 kg (N. tr.).

** fără nici un ban gheață (lb. ital. N. tr.).

schimbul, contractul privind *ricorsa*[123] care ajunge să-și înmulțească bunele și nu totdeauna cinstitele servicii în secolul al XVII-lea, și-au început cariera mult mai înainte, în secolul al XV-lea la Genova,[124] iar la sfîrșitul secolului al XVI-lea erau extinse aproape pretutindeni[125] și chiar la Lyon, despre care cunoaștem un exemplu tipic din ianuarie 1589[126], cînd doi negustori italieni subscriu la un avans de capital acordat episcopului de Langres și celor doi frați ai săi, suma fiind „preluată prin schimb și reschimb" de un al treilea negustor, „un domn Guicciardini".

Să încercăm totuși să evaluăm situația. Rezultatele vor fi desigur false, dar demersul se va dovedi instructiv.

Prima ușă deschisă este cea a documentelor fiscale din Castilia. Imperfecțiunea lor, evident, nu are nevoie să fie explicată în amănunt. Totuși *las alcabalas*, tipuri de *impozite*, variază după împrejurări și nu reprezintă deci indicatori întru totul neglijabili. Ele subliniază, de asemenea, după orașe și regiuni, deosebirile de activitate, bogăție, venituri. La Valladolid[127] în 1576 o încasare de 22 000 000 *maravedis* (*alcabala* fiind în principiu a zecea parte din întreaga vînzare) corespunde în mare la un volum de afaceri de 220 000 000 *maravedis* și, pentru fiecare dintre cei 40 000 locuitori ai orașului, cota-parte se stabilește la 5 500 *maravedis*, adică ceva mai mult de 15 ducați, ceea ce înseamnă, la urma urmei, că fiecare locuitor ar fi putut obține acest cîștig din tranzacțiile efectuate. Este vorba de *fluxul* afacerilor trecute doar în principiu prin mîinile sale. Cititorul ghicește că în aceste schimburi, adesea în circuit închis, au existat compensații, speculații, iluzii. Fără îndoială, de asemenea această cifră de 220 000 000 este prea scăzută. Într-adevăr, orașele sînt *abonate* la impozite, ele plătesc o sumă forfetară, apoi fac încasări nu fără beneficii. După 1590 însă, orașele se „dezabonează" și *las alcabalas* care nu mai dau bene-

ficii vor trece, am zice, în regie[128]... Oricum, cifrele de 220 000 000 și de 15 ducați pe individ în 1576 semnalează un nivel destul de ridicat. Il vom găsi și mai ridicat la Sevilla în 1597[129]. Orașul este mult mai bogat decît Valladolidul și din 1576 pînă în 1598 inflația și-a avut rolul său. Rezultatul pentru fiecare sevillan este suma de 15 900 *maravedis* (la 100 000 locuitori *las alcabalas* se ridică la 159 000 000 *maravedis*) adică triplul cifrei din Valladolid în 1576.

Dar să părăsim aceste cifre locale care schițează o geografie ce dezvăluie prosperitatea castiliană[130]. Ceea ce interesează pentru moment este evaluarea volumului general al afacerilor tratate. La scara Castiliei, în 1598, volumul impozitelor (mărite, vai, prin cel privitor la *tercias*) se ridică la 1 miliard de *maravedis (las tercias* sînt egale cu 2/3 din unele dijme, plătite bisericii și este evident că trebuie să le excludem din calculul nostru). Totuși, corespunzător celor 10 miliarde de *maravedis,* avem o unitate de măsură pentru a evalua volumul schimburilor comerciale interioare. Dacă îl reducem la partea ce revine fiecărui locuitor, obținem 1 500 de *maravedis* adică exact 4 ducați. Faptul că acest calcul ajunge sub nivelul celui referitor la Valladolid (în 1576) sau Sevilla nu ne va surprinde; economiile urbane sînt dintotdeauna hiper-active.

Există posibilitatea (dacă nu și certitudinea) unor calcule pornind de la taxele vamale pentru comerțul exterior. Calculînd arbitrar pe baza raportului de 1 la 10 între taxa vamală și valoarea mărfurilor traficate, ajungem la cifra de 3,63 miliarde de *maravedis* (importuri). În ciuda faptului că balanța este dezechilibrată, în detrimentul Spaniei, nu este în întregime arbitrar să presupunem și 3,63 miliarde exporturi; să adăugăm 700 000 000 pentru intrările metalelor prețioase și, fără să ne justificăm prea mult, să adunăm 10 000 000 000 (corespunzînd impozitelor) și cele 7 960 000 000 ale comerțului exterior.

Obținem aproape 18 miliarde, adică 9 ducați pe cap de locuitor (Castilia numără 5 000 000 locuitori). Veți fi observat că între comerțul exterior (importuri) și comerțul interior, raportul, în mare, este de 1 la 3.

A doua portă de intrare o reprezintă Franța anilor 1551—1556. În legătură cu ea cunoaștem o singură cifră sigură, montantul importurilor sale[131], 6 000 000 de livre cheltuieli dintre care 14—15 000 000 reprezintă mărfuri de lux, „scumpeturi“ inutile. Cele 36 000 000 de livre (un scud — 2 livre și 6 soli) sînt echivalente cu 15,7 milioane scuzi. Dublăm această cifră pentru a obține suma importurilor și exporturilor, adică 31,4 milioane, o înmulțim cu 3 pentru a avea cifra comerțului interior, adică 47,1 milioane. Totalul devine atunci de 78,5 milioane de scuzi. Dacă Franța are 16 000 000 locuitori (cifră acceptată, se știe, de toți istoricii, dar fără dovezi) cota-parte pentru fiecare locuitor ar fi de aproape 5 scuzi. Exprimată în ducați spanioli, această cifră ar fi, aproximativ, în jur de 5,6. De bună seamă, această cifră, valabilă pentru anii 1551—1556 este inferioară cifrei spaniole care datează de la sfîrșitul secolului. Dar Castilia este mai bogată decît Franța, apoi cifra spaniolă din 1598 a fost umflată datorită inflației și, în sfîrșit, nu sîntem siguri de divizor, cele 16 000 000 în cazul Franței. Toate aceste incertitudini reunite nu ne privează totuși de satisfacția de a-i observa pe cei doi „indicatori“ acceptînd o confruntare.

Cel mai mic dintre ei poate oare servi la scara lumii mediteraneene? Da și nu. Să rotunjim atunci indicele francez la unitate. Conchidem, *fără a fi siguri*, că volumul tranzacțiilor comerciale pentru cei 60 000 000 de locuitori ai lumii mediteraneene se situează în vecinătatea a 300 000 000 „în aur“.

Această cifră nu este desigur solidă. Nici un economist n-ar accepta-o. Totuși putem conchide: 1. acest volum este mult superior față de beneficiu și de venitul comercial — acesta se

ridică probabil la 10, 20, 30% din volumul total al afacerilor; 2. valoarea tranzacțiilor comerciale nu se ridică decît la o treime și ceva din valoarea producției; 3. în acest context, imperfect, desigur, dar revelator, este important să stabilim încă o dată locul comerțului la mare distanță — *Fernhandel* — centrul de greutate al capitalismului comercial. Problema reclamă, neîndoielnic unele comentarii.

## *Îngustimea și importanța comerțului la mare distanță*

Comerțul la mare distanță înseamnă stabilirea contactului, mai mult sau mai puțin ușor, între ținuturile unde cumpărările se fac la prețuri joase și altele în care vînzările au loc la prețuri înalte. În această privință să luăm unele exemple cunoscute: cumpărarea sau fabricarea de *carisee* în Cotswolds Hills, în Anglia și vinderea lor la Alep sau în Persia; cumpărarea de pînzeturi în Boemia și revinderea lor în Brazilia; de asemenea, cumpărarea de piper la Calicut și revinderea lui la Lisabona, Veneția sau Lübeck. Aceste itinerare nesfîrșite presupun mari diferențe de potențial, la drept vorbind enorme la începutul secolului al XVI-lea, mai ales la Lisabona, unde profitul comercial s-a dezvoltat ca într-o seră încălzită. B. Porșnev[132] are dreptate să susțină acest lucru cu privire la comerțul baltic din secolul al XVII-lea. Ceea ce contează nu este atît volumul legăturilor comerciale, cît rata finală a profitului. Capitalismul extrem de suplu (cea mai modernă și mai rapidă forță a acestei epoci) se îndreaptă către profiturile mari și acumularea lor rapidă. Cu timpul devine evident că orice denivelare între prețuri tinde să se estompeze, cel puțin în perioadele de avînt economic. Comerțul la mare distanță trebuie să-și schimbe atunci opțiunile.
 El va cunoaște astfel perioade mai mult sau

mai puţin favorabile: foarte favorabile în prima jumătate a secolului al XVI-lea[133]; cu profituri care se nivelează în a doua jumătate; cu o revenire puternică în secolul al XVII-lea. Stagnarea relativă a afacerilor comerciale este aceea care a împins, fără îndoială, atîţia oameni de afaceri către acordarea de împrumuturi guvernelor, iar schimburile comerciale către un fel de capitalism financiar, în a doua jumătate a secolului al XVI-lea. Să ne înţelegem: nu e vorba de a diagnostica o prăbuşire a relaţiilor comerciale căci volumul lor creşte. Cîştigul marilor negustori, numai el, se află în cauză.

Un istoric, Jacques Heers,[134] protestează împotriva importanţei exagerate acordate comerţului cu mirodenii şi condimente ca şi cum în secolul al XVI-lea el ar avea o întîietate categorică asupra celorlalte. „Cînd vor fi scrise, după cea a alaunului[135] istoria comerţului de vinuri şi grîne, de sare, bumbac şi chiar de zahăr şi mătase... vom avea, spune el, o altă istorie economică a lumii mediteraneene în care piperul şi mirodeniile nu vor mai deţine, începînd din secolul al XIV-lea mai ales, decît un loc neînsemnat“ ... Totul depinde de punctul de vedere. Dacă este vorba de o geografie economică, Jacques Heers are dreptate. Dacă e vorba de un studiu al primului capitalism important, de un studiu asupra profitului, greşeşte. Trebuie să ne revină în minte remarca lui B. Porşnev. În acest domeniu numai rata şi uşurinţa cîştigului, acumularea capitalului au importanţă. Volumul afacerilor cu grîu este mai însemnat decît al celor cu piper, fără îndoială. Cu toate acestea, de exemplu, Simón Ruiz nu intră cu plăcere în cumpărările de grîu care înseamnă prilejuri de necazuri pentru negustor. Grîul nu este precum piperul sau cîrmîzul o „marfă regească“ relativ uşor de mînuit. Cu el te loveşti de exigenţele cărăuşilor, de suspiciunea oraşelor şi a satelor. În afară de marile lovituri de bursă precum în 1521[136] şi în 1583[137] sau în timpul achiziţionării masive din 

anii 1590—1591 marele capital nu participă în chip consecvent la comerţul cu cereale[138], cel puţin în timpul celei de-a doua jumătăţi a secolului. Şi nu totdeauna nici la cel cu sare, prea supravegheat . . .

Există astfel o conjunctură foarte delicată a comerţului de anvergură. Întreaga istorie economică a Castiliei dominată de genovezi o semnalează cu claritate, de cînd Felipe Ruiz Martin[139] i-a demontat mecanismul. Cînd nu pot exporta după voie metalul alb al Americii, genovezii achiziţionează alaun, lînă, ulei, sau vinurile andaluze pentru a obţine, în schimbul acestor mărfuri, banii lichizi de care au nevoie fie în Ţările-de-Jos, fie în Italia. Ultimul *boom* al lînii la Veneţia pare legat de una dintre aceste combinaţii[140]. Un sistem identic, condus de sus, funcţionează, sînt sigur, în această privinţă, şi în regatul Neapolelui în ceea ce priveşte eventuala achiziţionare de şofran, mătase, ulei şi chiar grîu din Apulia. O armată de negustori milanezi, florentini, genovezi şi veneţieni (mai ales bergamezi) este implantată în oraşele regatului, adesea oameni mărunţi, în ciuda importanţei pe care şi-o dau şi a stocurilor mari de ulei sau grîu pe care le posedă. Ei nu se află acolo decît pentru a-i face să beneficieze pe patronii şi corespondenţii lor de privilegiile şi scutirile de taxe obţinute la faţa locului de-a lungul anilor. Şi ei nu acţionează decît la ordin aşa cum negustorii marsiliezi, cumpărători de mari cantităţi cu bani lichizi[141] la Alep sau în Alexandria nu execută decît ordinele negustorilor lionezi care trag de departe sforile potrivit oscilaţiilor pieţii. Tot astfel, negustorii spanioli sînt în slujba marilor neguţători străini[142].

Marele capitalism comercial reprezintă astfel o opţiune prudentă sau, eventual, un sistem de supraveghere şi control care nu funcţionează decît atunci cînd există speranţa unor cîştiguri uşoare, certe. Intuim o întreagă strategie care
 uneori se prezintă în plină lumină, acţionînd

cînd de-o parte, cînd de alta, după capriciul denivelărilor de prețuri și, de asemenea, ale siguranței. Adesea, cu mărfurile propriu-zise se poate cîștiga mai mult dar și riscul este mai mare decît în cazul operațiunilor de schimburi bancare. Giovanni Domenico Peri, un bun informator, ne relatează că „deseori există mai multe șanse de cîștig cu 1 000 de scuzi în mărfuri decît cu 10 000 în operațiunile de schimburi"[143]. Știm însă că în operațiunile de schimburi oamenii de afaceri angajează mai mult banii altora decît pe ai lor și că mișcarea acestor enorme sume se află concentrată doar în cîteva mîini. La fel, este posibil ca mărimea cîștigurilor raportată la 5 000 000 cît poate însemna comerțul maritim cu grîne în lumea mediteraneană la sfîrșitul secolului să fie superioară celei raportate la 1 000 000 în aur, cît poate reprezenta piperul asiatic la sosirea sa în Europa. Dar în primul caz există mii și mii de părtași la cîștig pe cînd în celălalt activitatea este dominată doar de cîteva firme puternice. Acumularea capitalului se produce în favoarea lor. Astfel în 1627, maranii portughezi care-i îndepărtează pe bancherii genovezi sînt totuși, la origine, negustori de piper și mirodenii.

În mod asemănător, foarte puternicii bancheri și financiari genovezi, în timpul măreției lor, nu dețin decît un sector, nicidecum majoritar, al vieții economice al Spaniei imperiale. Dar ei descoperă aici posibilități de mari cîștiguri datorită numărului lor mic. Contemporanii au înțeles adeseori această importanță relativă. În iunie 1598 „financiarii" genovezi intenționau să amîne tîrgurile din Medina del Campo, prilej pentru ei să păstreze ceva mai mult timp în mîinile lor capitalul care le fusese împrumutat. Dar negustorii din Burgos, cîndva oamenii lor credincioși, deveniți acum adversari aprigi, sînt de acord și arată că în volumul afacerilor tratate în tîrg, cele privind *las asentistas*, care acordă împrumuturi regelui, sînt inferioare tranzacțiilor negustorilor obișnuiți și incom- 

parabile cu acestea. „Într-adevăr, explică reclamanții, putem afirma în fața Majestății Voastre că sumele de plătit în tîrg de către cei care nu sînt cuprinși în decret sînt mult superioare plăților pe care trebuie să le facă negustorii pe care-i privește același decret“[144]. Decretul este cel din 29 noiembrie 1596, așa încît textul nostru poate să menționeze pe scurt: *„es mucha más cantidad la que han de pagar en las ferias los que no son decretados que los que no son“**. Această mărturie este importantă dar nu înlătură problema care ne preocupă. Există sectoare în care concentrarea afacerilor s-a instalat într-un chip evident și acesta este faptul esențial.

## *Concentrările capitaliste*

Această concentrare a activităților a fost un proces destul de frecvent în secolul al XVI-lea, dar ea a cunoscut în funcție de împrejurări, întîrzieri sau accelerări bruște. În primul secol al XVI-lea, cînd totul evoluează atît de repede, se dezvoltă marile instituții familiale, imperiile familiilor Fugger, Welser, Hochstätter, Affaitati[145]. După recesiunea de la mijlocul secolului se schițează o situație diferită în favoarea întreprinderilor mai numeroase dar, inevitabil, mai mici. În această perioadă inteligența și posibilitățile de acțiune se lărgesc, Wilfrid Brulez[146] a semnalat acest lucru în Flandra. Pentru a deschide aceste prea mici întreprinderi față de vastitatea lumii este necesar ca transporturile să-și dobîndească autonomia, să se generalizeze activitatea prin comision, să se normalizeze și să se extindă rolul curtierilor, creditul să devină mai ușor de obținut și, prin forța lucrurilor, mai riscat. Serii de falimente

---

* sînt mult mai mari sumele pe care le au de plătit în tîrguri cei care nu sînt prevăzuți în decret decît cei care sînt (lb. span. N. tr.).

marchează de altfel fiecare agitație a conjuncturii după 1550.

În lumea mediteraneană nu observăm cu o suficientă claritate aceste înalte sfere ale capitalismului. Tăcerea arhivelor genoveze ne condamnă la explicații imperfecte. Interesant ar fi să vedem cum se sprijină aceste înalte sectoare ale comerțului, finanței, băncilor pe straturile inferioare ale negustorilor mărunți și ale numeroșilor clienți naivi. Fără micile afaceri, liantul subteran al vieții economice, băncile, la Neapole și în alte părți, n-ar putea să subziste. Fără încărcăturile în contul micilor negustori înseși flotele către Lumea Nouă ar întîmpina dificultăți. În sfîrșit, fără economisirea de capitaluri spaniole și italiene care au fost cele dintîi mobilizate prin eforturile lor, *las asentistas* ale lui Filip al II-lea n-ar fi reușit niciodată în enormele lor operațiuni financiare.

În lumea mediteraneană, regula o reprezintă afacerile familiale la bază ca și la vîrf, și asociațiile pe termen scurt, rareori reînnoite. Într-ajutorările, separările și apoi reunirile au, privite la o anumită scară, eficacitatea lor. Astfel genovezii care împrumută bani Regelui Catolic formează o asociație permanentă, fără ca vreo formă juridică să-i lege oficial între ei, înainte de *medio general* din 1597. Ei acționează doi cîte doi, trei cîte trei, adesea toți la un loc în momentul unor lovituri dure sau al unor operațiuni favorabile. Numărul mic, solidaritatea lor de clasă îi leagă puternic. În mod curent ei sînt denumiți prin cuvîntul *contratación,* dovadă, dacă mai era nevoie, că ei alcătuiesc un grup. Pentru întreprinderile pe care necesitatea nu le leagă de la sine înțelegerile nu sînt mai puțin utile. Studiile genealogice urmate cu minuțiozitate de Hermann Kellenbenz aruncă astfel lumini vii asupra căsătoriilor, înrudirilor, prieteniilor și complicităților care funcționează de la Amsterdam pînă la Lisabona, Veneția și Indiile portugheze. Ele pregătesc sau urmează marea schimbare geografică a direcției

de acumulare a bogăţiilor, de la întîlnirea dintre secolul al XVI-lea cu al XVII-lea[147].

Poate că aceste obişnuinţe şi soluţii explică de ce lumea mediteraneană nu a simţit, precum Europa nordică, necesitatea marilor companii, a acelor *Joint Stock Company* cărora viitorul avea să le aparţină.

## *Tonajul global al flotelor mediteraneene*[148]

Pentru evaluarea tonajului flotelor mediteraneene avem estimări care nu preţuiesc mare lucru. Anglia, Franţa, Ţările-de-Jos revoltate, Spania, au în jurul anilor 1580, fiecare, în medie, nave cu un deplasament total de 200 000 tone, Ţările-de-Jos[149] desigur mai mult (o estimare de 225 000 de tone în 1570), iar celelalte trei desigur mai puţin, Spania în jurul a 175 000 de tone estimare din 1580[150]. Franţa şi Anglia mult sub această cifră, dar n-am putea spune la ce nivel. Dacă acceptăm totalul de 4 000 de nave dat de Saint Gouard[151] (el zice de 4—5 000 nave) pentru efectivul total al flotei franceze, şi dacă sîntem de acord cu 40—50 de tone pentru fiecare navă rezultatul se situează, la limita inferioară, la 166 000 de tone. În 1588[152], dacă acceptăm pentru flota engleză 2 000 de nave cifra cea mai ridicată ar fi de 110 000 tone. E adevărat că în 1629[153] ar trebui, potrivit aceluiaşi barem, să acceptăm cifra de 200 000 de tone dat fiind avîntul maritim englez. Există astfel în Oceanul Atlantic de la 600 000 la 700 000 de tone fără a mai socoti alte forţe maritime din nord precum şi navele pe care ar trebui să le presupunem pentru porturile mediteraneene ale Franţei şi Spaniei. Aceste cifre interesînd Atlanticul sînt de fapt aproape în afara problemei noastre.

Dacă încercăm acum să calculăm tonajul mediteranean în timpul ultimilor treizeci de ani

ai secolului vom socoti în primul și în cel mai fericit caz, o treime din flota spaniolă, adică 60 000 de tone. Pentru Veneția, în 1605[154], cifre destul de sigure ne dau tonajul de 19 100 tone aparținînd corăbiilor mari și în total, cele mari și mici, 30—40 000 tone. Să înscriem aceeași cifră de 40 000 de tone în dreptul Ragusei, Genovei și respectiv Marsiliei, în dreptul marinei napolitane și siciliene, și dublul ei în dreptul Imperiului Otoman. Vom obține 280 000 de tone care, adunate cu cele 60 000 ale Spaniei, dau o capacitate mediteraneană mai mică de 350 000 de tone. Dar în sfîrșit, 300 sau 350 000 de tone de o parte și 600 sau 700 000 de cealaltă, disproporția între mare și ocean nu este ieșită din comun în limitele 1 la 2. De o parte se află întinsa Mediterană iar de cealaltă, Atlanticul cu cele șapte mări ale lumii. Iar călătoriile în Marea Mediterană sînt, prin forța împrejurărilor, mai numeroase decît cele pe lungile rute oceanice. O navă ragusană face cu ușurință două sau trei călătorii pe an.

La activul Mediteranei ar trebui oare să adăugăm și navele nordice care o invadează după 1570—1580, în jur de o sută probabil, fiecare cu un deplasament de 100 sau 200 de tone adică, 10 sau 20 000 de tone? În orice caz, acest tonaj este față de cel mediteranean în raport de 1 la 15 sau 1 la 35. În cel mai bun caz nu reprezintă mare lucru. N-am ținut seamă nici de cele vreo sută de nave rotunde ale corsarilor nord-africani poate în jur de 10 000 tone către începutul secolului al XVII-lea.

Calculul nostru în ciuda nesiguranței celor 300 sau 350 000 de tone ale noastre stabilește totuși că: 1. lumea mediteraneană aparține cu prioritate navelor și echipajelor mediteraneene; 2. nordicii nu reprezintă decît un accident iar prezența lor nu atinge structurile mediteraneene a căror soliditate o demonstrează calculul nostru; 3. de altfel acești nordici, sînt, cel puțin pe jumătate, în slujba orașelor, și economiilor mării, ei o străbat în cerc adunînd taxele de trans-

port din oraș în oraș, pentru a se încumeta apoi, o dată sau de două ori prin Gibraltar, să revină mai tîrziu pe același drum. Așadar să nu exagerăm și să nu minimalizăm rolul acestor nave care sînt, de fapt, în serviciul orașelor prea bogate pentru a se mai preocupa să realizeze totul prin eforturi proprii.

Precizările pe care le furnizează cu siguranță un istoric[155] în legătură cu tonajul flotei Ragusei — 55 000 de tone către 1570, 32 000 de tone către 1600, asupra echipajelor, de la 3 000 la 5 000 de oameni, asupra valorii sale globale (200 000 de ducați către 1540, 700 000 către 1570, 650 000 spre 1600) și în sfîrșit, asupra veniturilor sale anuale, de la 180 000 la 270 000 de ducați, — toate aceste cifre care se întemeiază pe o documentație solidă, pot oare să fie extinse la întreaga Mare Interioară? În acest caz, valoarea în bani a acestui ansamblu de corpuri plutitoare s-ar situa, *grosso modo* la suma aproximativă de 6 milioane, venitul în jur de 2 milioane și echipajele la 30 000 de oameni. Și, cum acesta este cazul Ragusei, jumătate din taxe revin echipajelor, restul mergînd către proprietarii de „părți", venitul anual pe cap de marinar se situează în jurul a 30 de ducați anuali, la un nivel modest. Totuși aceste salarii consumă beneficiile proprietarilor. Aceștia trebuie să întrețină o navă care reclamă îngrijiri și reparații: o dată cîrma, altă dată un catarg, totdeauna greu de procurat, uneori simplele butoaie sau o barcă... Trebuie asigurată hrana ofițerilor și a marinarilor. În sfîrșit, asigurările privind navele și taxele sînt adesea de 5 la sută și mai mult din capital. Cu cît cota-parte a marinarilor și ofițerilor se află în creștere, cu atît se ridică și prețul unitar al tonei de construcție (sau de vînzare) precum la Lisabona[156] și Veneția[157], și negustorul „capitalist" riscă să se îndepărteze de această ramură de activitate puțin rentabilă: venitul de două sau trei milioane de ducați înseamnă mult, dar

 risipit între 10 000 de nave, pe unitate, în-

seamnă puțin. La Veneția, dacă normele noastre de calcul sînt exacte, navele aduc între 180 000 și 200 000 de ducați, o îmbucătură mai mare de pîine, nimic mai mult.

Toate aceste calcule sînt hazardate. Nu cunoaștem, însă, decît puține conturi ale navelor, cîteva file insuficiente, un carnet la *Archivio di Stato* din Veneția[158], un extras tîrziu (1638) în legătură cu un mare galion venețian, *Santa Maria Torre di Mar*[159]. Asemenea documente trebuie să existe, mai este necesară și șansa de a le descoperi. În sfîrșit, rămîne probabil ca socotelile noastre să cuprindă mai mult marile legături comerciale decît cabotajul din port în port. Chiar și numai acest fapt duce la erori de calcul importante.

Și totuși demonstrația s-a făcut: legăturile maritime la sfîrșitul secolului al XVI-lea sînt abandonate (cu excepția cîtorva bogați proprietari) pe seama celor săraci sau foarte săraci. Cînd galioanele sînt pregătite la Neapole, va fi suficient să se trimită cîțiva recrutori în porturile din Apulia pentru a se obține echipajele necesare[160]. Dacă o navă își termină cariera, după cel puțin douăzeci de ani de bune servicii, locul ei este luat de o alta mai săracă și mai mică decît ea.

## *Transporturile terestre*

Am arătat mai sus[161], pornind de la proporțiile spaniole, că raportul traficurilor între căile terestre și cele maritime ar fi aproape de 1 la 3. Dacă volumul transportului maritim reprezintă 3 milioane, transportul terestru numai el, și la scara întregii lumi mediteraneene, s-ar stabili la 1 milion de ducați. Nu cred nici o clipă în valoarea generală a acestei proporții. Dar dacă am plasa cele două circulații la egalitate, totalul de 6 milioane de ducați ar apare încă foarte insuficient, aproape absurd. Este important, într-adevăr, de a situa în această

slabă densitate monetară complexa frămîntare a drumurilor mediteraneene în care am văzut, după atîția alții, una dintre trăsăturile majore ale Mării Interioare.

Inevitabil, în calculele noastre se strecoară unele greșeli. Nu există, în sfîrșit, nici o îndoială în legătură cu sărăcia și cenușiul vieții celor care se îndeletnicesc cu transportul pe mare, pe de o parte marinari, pe de alta țărani, jumătate chirigii, jumătate cultivatori, crescători de animale și meșteșugari. Avem astfel pentru sfîrșitul secolului al XVI-lea informații detaliate despre *los arrieros* din Maragateria, aproape de Astorga, în ţinutul Leon[162]. Acești *maragatos* au un aspect nevoiaș pe care și-l vor păstra și cînd vor face avere, mai tîrziu, în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea. La sfîrșitul domniei lui Filip al II-lea ocupația lor constă în a încărca pește, mai ales sardine, în porturile cantabrice, în a le transporta în Castilia și a aduce de acolo grîu și vin. Ei practică meseria camionagiilor de astăzi și distribuirea de pește prin orașele castiliene[163] este remarcabilă încă din secolul al XVI-lea. Întreaga problemă se clarifică în momentul cînd, studiind recensămînturile amănunțite din 1561 și 1597, observăm că *traginero*, cărăușul, asociază la activitățile sale resursele creșterii de animale, agriculturii, meșteșugurilor, comerțului. Este sărac oricine se limitează doar la transport precum acel tînăr Juan Nieto care transportă pește *e mas vezes traia alquilado que por sus dineros*, „cel mai adesea închiriat decît plătit cu banii săi proprii". În schimb, este înlesnit acel *traginero* care cumpără și revinde peștele pe care îl transportă.

Aflat mereu în pragul mizeriei, cărăușul nu este doar cărăuș, ci și țăran și meșteșugar. Astfel se petrec lucrurile în întreaga lume mediteraneană și în întreaga Europă și mult după secolul al XVI-lea. Transportul sării în amonte cu navele pe Ron, în secolul al XVII-lea, din
 salinele din Peccais spre cantoanele elveţiene se

oprește aproape de Seyssel. Căruțele o transportă apoi pînă la Geneva. Dar aceste transporturi depind fie de însămînțări, fie de seceriș întrucît țăranii nu asigură cărăușia decît în timpul opririi muncilor agricole[164]. Industria transporturilor se eliberează așadar cu greutate de viața rurală care o animă și, adesea, chiar de viața micilor orășele care obțin cu ușurință cîștiguri de pe urma lor. Cartagena, la începutul domniei lui Filip al II-lea, ni se prezintă, în esență, ca un oraș de cărăușie, de *acarateo*.[165]

Pe scurt, deplasarea este asigurată prin activități numeroase, prost plătite pe uscat ca și pe mare, stimulată, pentru marinari ca și pentru conducătorii caravanelor de catîri, de micile avantaje repetate ale comerțului mărunt, căci fiecare este negustor ambulant pe cont propriu. Prin aceasta, cărăușul legat de o economie adeseori primitivă, accede la o economie monetară; poziția sa de intermediar are, inevitabil, avantajele sale cînd el se orientează către tranzacțiile din satul său. Nu e mai puțin adevărat că, la scara generală a problemelor noastre, transporturile sînt ieftine în secolul al XVI-lea și că această relativă ieftinătate se accentuează cu anii, retribuirea transporturilor urmînd cu dificultate evoluția prețurilor[166]. Din acest motiv, schimburile comerciale au fost, fără îndoială, favorizate.

## *Statele sînt cei mai mari antreprenori ai secolului*

Statele din secolul al XVI-lea se afirmă din ce în ce mai mult ca mari colectori și redistribuitori de venituri. Ele dețin prin impozite, vînzarea funcțiilor, rente, confiscări o parte enormă a diverselor „produse naționale“. Această posesie multiplă este eficace pentru că bugetele flotează, în general, după conjunctură și urmează mareea prețurilor[167]. Avîntul statelor este

o consecinţă a vieţii economice, nu un accident sau o forţă intempestivă, cum a considerat, puţin cam pripit, Joseph A. Schumpeter[168]. Cu voie sau fără voie, ele sînt cele mai mari antreprenoare ale secolului. De ele depind războaiele moderne cu efectivele şi cheltuielile în creştere neîntreruptă, chiar şi cele mai mari întreprinderi economice: *Carrera de Indias*, cu plecarea din Sevilla legătura Lisabonei cu Indiile Orientale, aflate în sarcina *Casei de India*, adică a regelui Portugaliei.

*Carrera de Indias* reprezintă *mutatis mutandis*, sistemul veneţian al galerelor *da mercato*, dovadă că acest capitalism de stat nu se află la primele sale încercări. În lumea mediteraneană el rămîne, de altfel foarte activ: Arsenalul din Veneţia[169] şi copia sa, dublul Arsenal din Galata, sînt cele mai mari manufacturi ale timpului din lume. De puterea statelor ţin şi toate acele *Hôtels de Monnaies*[170] care funcţionează în lumea creştină ca şi în cea islamică, adesea, în cea dintîi, în regie directă, deschise, dar sub control strict în imperiul Otoman sau în Regenţa din Alger. Aparţin statelor, vom avea prilejul să revenim în această chestiune, băncile publice al căror ceas nu va suna o dată cu sfîrşitul secolului. Dar aici statele care deschid cortegiul sînt urbane sau, dacă preferăm, au caracter predominant urban. Statele teritoriale vor mai aştepta mult timp, într-adevăr prima dintre băncile lor avînd să fie, într-adevăr, cea a Angliei (1695)[171]. Filip al II-lea nu-şi va pleca urechea, în 1583, la sfaturile flamandului Peter von Oudegherste[172] care-l va îndemna în zadar să creeze o Bancă de Stat.

Aceste absenţe nu împiedică defel ca lista operaţiunilor „publice" să fie lungă. După cum arată un istoric, marile instalaţii puse în funcţiune de administraţia pontificală la Tolfa şi la Alumiere pentru exploatarea minelor de alaun reprezintă un adevărat complex indus-
 trial[173]. Însuşi guvernul turc, mai dirigist decît

oricare altul, are la activul său numeroase realizări. Construcția rapidă a Suleimanitei[174] pe vastul șantier despre care avem un studiu recent și admirabil, este un bun exemplu în acest sens. Dacă am extinde capitalismul nostru de stat în Occident la acele operațiuni mixte, capitaliste și publice, cum este de exemplu construirea Escorialului[175], atît de remarcabil prin tehnicile aplicate am lungi și mai mult lista realizărilor. Prin toate aceste activități statul pune din nou în circulație banii care sosesc în seifurile sale, iar cînd războiul își impune pretențiile, el cheltuiește chiar mai mult decît veniturile sale. Războaiele, construcțiile, instituțiile de credit sînt astfel, mai mult decît credem, stimulente economice. Catastrofa se dezlănțuie atunci cînd capitalul se îngrămădește în sipete, în visti'eria pe care o constituie Sixt al V-lea în Castelul Saint-Angelo[176] în sipetele Zeccăi la Veneția sau în cele ale lui Sully, la Arsenal.

Aceste remarci o dată făcute, dacă vrem să calculăm bogăția statelor, dificultatea nu va fi prea mare. Cunoaștem multe lucruri în ceea ce privește bugetele lor și am putea, fără efort, să știm mai multe. Dacă reținem către sfîrșitul secolului al XVI-lea cifrele următoare pentru bugetele cunoscute — 9 milioane în aur pentru Castilia[177], 5 milioane pentru Franța lui Henri al IV-lea[178], 3,9 milionae pentru Veneția și Imperiul său[179], 6 milioane pentru Imperiul Otoman[180], adică, în total, 24 milioane pentru vreo 30 milioane de supuși — dacă înmulțim această cifră cu 2 ca să atingem reperul de 60 milioane de locuitori al Mării Interioare, ajungem la un nivel desigur exagerat de 48 milioane în aur. La acest barem un om nu mai furnizează nici măcar un ducat prințului său în fiecare an (plus un *ducat*, fără îndoială seniorului său...). Sînt convins că această cifră, după importantele estimări precedente, va apare foarte coborîtă. Statele, atît de stingheritoare, reclamînd doar pentru ele 

întreaga această istorie nu s-ar putea mulțumi cu atît! Dar aceste cifre sînt probabil cele mai exacte din toate calculele noastre. Trebuie însă remarcat că statele, chiar și Imperiul Otoman s-au eliberat, toate de economia non monetară. Prelevările lor se efectuează în toți anii asupra „sîngelui mai iute" al circulației monetare propriu-zise, în timp ce evaluările pe care le-am dat pînă acum reprezintă traducerea în limbaj monetar a operațiunilor care scapă, în cea mai mare parte, economiei de piață. Astfel statele posedă încă din această perioadă agilitatea economiei moderne. Statul modern, născut de curînd, este puternic și vulnerabil totodată căci el nu are încă posibilitatea de a-și îndeplini singur sarcinile. Ca să se războiască, să perceapă impozite, să-și administreze afacerile, să se pună în funcțiune aparatul de justiție, el trebuie să se sprijine pe oamenii de afaceri și burghezii în căutarea de ascensiune socială. Dar chiar acest fapt este un semn al noii sale forțe. În Castilia, unde lucrurile sînt admirabil de clare, fiecare se lansează atunci în lucrări de stat, negustorii, marii nobili, *los letrados* ... O întreagă competiție se organizează avînd drept țintă onoruri și profituri și de asemenea o competiție de muncă susținută. De la secretarii cei mai modești din *Consejo de Hacienda y Junta de Hacienda* avem rapoarte, scrisori, dovezi de devotament față de rege și de treburile publice în același timp cu cereri interesate sau denunțuri.

Rămîne deschisă dezbaterea dacă această dezvoltare a statelor a fost benefică sau nu. În orice caz, ea era inevitabilă ca și capitalismul cu evoluție rapidă al marilor negustori. O concentrație de mijloace fără egal se operează în beneficiul prințului. 40 sau 50 de milioane, (nepresupuse doar pentru a îngădui calculele noastre, ci reale), reprezintă o pîrghie extraordinară.

## *Metale preţioase şi economie monetară*

Face parte din profesiunea istoricului, ca şi din alte profesiuni ştiinţifice, faptul că explicaţiile clasice se banalizează din pricina repetării. Nu mai percepem tumultuosul secol al XVI-lea, secolul metalelor preţioase şi al preţurilor ca odinioară în vremea lui François Simiand[181]. Frank Spooner şi cu mine[182] am încercat să calculăm masa monetară în circulaţie în Europa şi în lumea mediteraneană, *înainte de descoperirea Americii.* Rezultatul nostru, pornind de la ecuaţii simple, dar nu sigure se situează în vecinătatea a 5 000 tone de aur şi 60 000 tone de argint. Sosirile din America, calculate de Earl J. Hamilton[183] pentru un secol şi jumătate de la 1500 a 1650 sînt de 16 000 tone de metal alb şi 180 de metal galben. Presupunem, fără a fi siguri, că toate aceste cifre sînt, în general, exacte. Ele transformă unele probleme şi confirmă alte cîteva:

1. Valorizăm astfel în bloc situaţia dinainte de 1500 şi deci secolul al XV-lea, care are, de altfel, printre istoricii noştri apărătorii săi[184]. Înscriem astfel la activul său enorma dezvoltare în *Occident* a economiei monetare: aceasta a atins, înainte de 1500 întreaga sferă a impozitelor datorate Prinţului şi o parte dintre redevenţele plătite nobililor şi Bisericii.

2. Pentru François Simiand, America minieră ar fi determinat totul. Stocul monetar s-ar fi dublat mai întîi între 1500—1520, apoi încă o dată între 1520—1550, şi mai mult decît dublat între 1550—1600. „Ceea ce pentru ansamblul secolului, scria el, reprezintă o sporire de peste 15 ori. Dimpotrivă, în secolul al XVII-lea, al XVIII-lea şi chiar în prima jumătate a secolului al XIX-lea, chiar pe ansamblul a o sută de ani, cu greu am avea o dublare a stocului"[185]. Această imagine este greu de acceptat. Secolul al XVI-lea n-a fost lansat cu această violenţă unică în istorie. Creşterea demografică, devalorizările monetare, un 

anumit elan al vieții economice, desigur accelerarea vitezei de circulație a valorilor lichide, și a mijloacelor de plată explică totodată creșterile și aceste revoluții și pseudo-revoluții din secolul al XVI-lea[186]. Dar vom relua această problemă.

3. În orice caz, lumea mediteraneană, oricare ar fi mărimea creditelor nu a avut în secolul al XVI-lea nici numerarul, nici posibilitatea unor acțiuni bancare care ar permite acoperirea pentru fiecare an, fie și un moment a schimburilor și salariilor unei mase de 60 de milioane de ființe. Această insuficiență este endemică. La Veneția în 1603 — și totuși vistieria orașului este bine umplută — se întîmplă să nu existe monede de argint pentru a plăti salariile lucrătorilor[187]. Ce să mai spunem despre economiile rămase în urmă, aproape limitate la resursele proprii, unde schimburile în natură omniprezente satisfac necesitățile care în lipsă nu s-ar putea împlini? De altfel trocul nu există fără o anumită suplețe. El deschide șantierul pentru economia de piață, pe care însă, numai plățile și banii lichizi o animă și o precipită. Pe țărmurile Mării Baltice, puținii bani pe care-i investesc negustorii hanseatici și occidentali accelerează o economie încă rudimentară. Desigur, o dată cu sfîrșitul secolului polițele devin mai numeroase, compensează probabil încetinirea (dacă există o asemenea încetinire)[188] a sosirilor de metale prețioase din America o dată cu al doilea sau al treilea deceniu al secolului al XVII-lea. În 1604[189] un venețian ne vorbește despre un trafic de 12 sau 13 milioane de scuzi în fiecare an în tîrgurile din Piacenza. Domenico Peri stăruie pentru un trafic de 30 milioane către 1630[190]. Dar aceste cifre nu sînt sigure, iar schimburile însuflețesc o circulație dar numai la nivelul superior al vieții economice.

4. A existat, cu siguranță, un program al economiei monetare. Acest progres ia în Imperiul
 Otoman, o dată cu o serie de deprecieri mone-

tare în cascadă, înfățișarea unei revoluții — toate realități pe care istoricii le descoperă în fiecare zi tot mai mult. Toate prețurile cresc. Toate străvechile legături sociale se rup și dramele Occidentului se prelungesc mai departe ca de la sine: aceleași cauze produc aceleași efecte[191].

5. Dar concluzia importantă și firească este următoarea: circulația monetară și prin aceasta înțeleg toate monedele, chiar și cele mai mărunte — traversează doar o parte a vieții oamenilor. Undele oricărui rîu, sub efectul gravitației, se înfundă în zonele de cîmpie. Circulația monetară se îndreaptă mai curînd către etajele superioare ale vieții economice. Ea creează astfel disparități continui: între regiunile de mare aglomerație monetară — orașele, și zonele lipsite total sau aproape total de monede ale cîmpiilor; între regiunile moderne și zonele arhaice: între ținuturile dezvoltate și cele subdezvoltate (familia lor dublă există încă de pe acum, cele dintîi avansînd, celelalte și ele în progres, ca de pildă Turcia care nu face parte din plutonul fruntaș); între ramurile de activitate — numai transporturile, industria și mai ales comerțul și fiscalitatea statelor situîndu-se la marginea fluviului monetar; între numărul infim al celor bogați — 5 la sută *probabil* — și mulțimea celor săraci sau foarte săraci, distanța mărindu-se între această minoritate și majoritatea zdrobitoare a celorlalți. Cred că dacă încercările evidente de revoluție socială dau greș, și nici nu se formulează chiar cu atîta claritate, cauza este o intensă pauperizare relativă.

## *Cei foarte săraci reprezintă a cincea parte din totalul populației?*

La Málaga[192], pe care o luăm ca exemplu (mai curînd favorabil dealtfel), o estimare verificată cu ajutorul parohilor ne dă în 1559, 3 096 de 

vetre (*vecinos*) adică, socotind, patru persoane de fiecare vatră, ceva mai mult de 12 000 de locuitori. Trei clase se disting în funcție de venituri: *razonables*, *pequeños*, *pobres*. Printre aceștia din urmă mai mult de 700 *vecinos* de văduve și 300 de muncitori (văduvele contînd ca o jumătate de *vecino*, muncitorii, ca un *vecino* întreg) adică aproximativ 2 600 de oameni foarte săraci mai mult de 20 la sută din total. Dintre înstăriți — ceea ce nu înseamnă bogați — ar fi 300 *vecinos*, așadar 1 200 de persoane (10 la sută). *Los pequeños* formează enorma majoritate, 70 la sută, circa 8 500 locuitori. Exactitatea acestor proporții este mai mult decît probabilă. Cei 20 la sută de nefericiți reprezintă o marjă consistentă dar verosimilă în lumea mediteraneană ca și în afara ei[193]. Observatorii semnalează de altfel, în centrul orașelor cele mai bogate cazuri de mizerie înspăimîntătoare: la Genova, unde fiecare iarnă le agravează[194], la Ragusa, atît de prosperă și totuși, din punct de vedere social, atît de rău echilibrată, unde în 1595, potrivit unei mărturii „există și multă sărăcie"[195]... Nimic nu ne spune, desigur, că sondajul din Málaga este valabil și pentru orașele mai mari sau mai puțin avantajate decît el și mai ales că baremul funcționează și în mediul țărănesc unde veniturile sînt scăzute dacă sînt evaluate în bani, dar unde viața este uneori mai echilibrată chiar dacă ea rămîne mai aspră decît în oraș. Proporția acceptată ar da pentru întreaga lume mediteraneană de la 12 la 14 milioane de nefericiți. Această cifră enormă nu trebuie respinsă[196].

Într-adevăr, nu ne aflăm niciodată în fața unor economii cu o întrebuințare totală a indivizilor. Asupra piețelor de angajare apasă o masă de muncitori slab utilizați, de vagabonzi sau semivagabonzi care reprezintă una din constantele, una dintre structurile vieții europene și mediteraneene, cel puțin din secolul al XII-lea[197]. Cît despre nivelul vieții țărănimii, nu cunoaștem aproape nimic. Acesta este motivul pentru care

facem o evaluare pornind de la cîteva sondaje care, evident, nu au nici o valoare generală.

Un sat din ținutul Bresciei a fost distrus la 8 mai 1555 de un incendiu violent[198]. Dependent de comuna alpestră Collio de Valnopia, micul tîrgușor Tizzo are, totuși pe o jumătate de milă de jur împrejur, 260 de case arse în întregime și din care cercetătorul nu regăsește decît zidurile; ca ultim amănunt, el plătește 200 de ducați impozit pe an Senioriei din Veneția. În aceaste 260 de case, 274 de familii reunesc în total 2 000 de persoane (ceea ce, calculat de fiecare *foc*, dacă cifrele sînt exacte, cum totul ne lasă să presupunem, revine la mai mult de 7 persoane). Fără să socotim prețurile caselor, catastrofa este evaluată la 60 000 de ducați, adică 30 de ducați pentru fiecare persoană. În iulie a aceluiași an 1555 un incendiu distruge două case țărănești din Trevisano, un ținut de șes. Una apreciată la 250 de ducați, cealaltă la 150. În cea dintîi, mobilierul, căpițele de fîn, grîul ridică pierderile cu 200 de ducați. În cea de a doua, fînul, grînele valorează aproximativ 90 de ducați fără mobilier (acesta va fi fost salvat?). Cei doi sinistrați se califică în jalbele lor drept *poveri*, își zic *nudi*, formule firești desigur pentru petiționari dar care, în orice caz, nu puteau fi în contradicție cu estimările reținute.

Să presupunem atunci că aceste cifre particulare ar avea valoarea unor unități de măsură, și, revenind la Tizzo, să completăm bilanțul dezastrului: fiecare casă, una lîngă alta, va fi apreciată la 200 de ducați, adică la activ, 52 000 de ducați suplimentari care ridică totalul la 112 000 ducați și deci, pe cap de locuitor capitalul acumulat este de 56 ducați în loc de 30. Presupunînd pentru fiecare familie o recoltă analoagă celei mai puțin favorizate dintre cele două lovite de nenorocire la care ne-am referit adică aproximativ la 100 de ducați, venitul global anual al satului s-ar stabili la 27 400 ducați, adică 13 ducați și 7/10 de fiecare locuitor. Această suită de calcule ne plasează în vecină-

tatea limitei „săracilor“ ca să nu spunem ceea ce ar fi mai adevărat, a celor foarte săraci. Dar niciodată nu poţi fi sigur că ai indicat limita exactă.

Am descoperit prea tîrziu pentru a o exploata din plin, uimitoarea bogăţie a arhivelor din *Sommaria*, a Camerei de Conturi din Neapole, cum i-am putea spune în traducere. Or aceste documente fiscale nu contenesc să ne conducă pe zece căi la porţile sărăciei şi vieţii foarte grele. Pescara[199] pe ţărmul Mării Adriatice, este un orăşel mizerabil de 200—250 de vetre cu, aşadar, în jur de 1 000 de locuitori, toţi străini, *romagnuoli*, ferarezi, *comachiesi*, *mantovani*, *milanesi* şi *slavoni*. Din această mie de imigranţi, „cincizeci de familii (200 de persoane) au case proprii, vii şi practică o oarecare activitate industrială. Celelalte nu au absolut nimic în afară de căscioarele sau cel mult, grămezile lor de paie; ele trăiesc prin aceste locuri de pe o zi pe alta, muncind în saline sau săpînd pămîntul“... Dacă, adaugă acest text, numai ţăranii proprietari puteau să-şi cumpere boi pentru muncă, este dovadă că nu-i au. Iată chipul mizeriei, vom gîndi. Şi totuşi oraşul are portul său, magazinele şi chiar tîrgul său, *della Annunziata* din luna martie.

*Sommaria* dă de asemenea amănunte despre satele pe care le vinde şi le revinde în funcţie de hazardul succesiunilor, cumpărătorilor de rente senioriale. De obicei un locuitor plăteşte un ducat seniorului său sub forme diverse şi această rentă seniorială se vinde „cu cinci sau zece la sută“, aşadar la 20 sau la 10 ducaţi, unul din venit. Această regulă a ducatului pe cap de locuitor, şi pe care o deduc poate cam în grabă, valorează cît valorează. O altă regulă; venitul pe cap de om, este de ordinul a 10 ducaţi. Dar iată un caz particular: Supertino[200] în ţinutul Otranto este un sat cu 395 de focuri, în mai 1549, deci un sat mare, aproape un orăşel. El cuprinde mai mulţi locuitori decît Pescara. Bogăţia sa este constituită mai ales de măslini.

Regula ducatului de rentă seniorială pe cap de locuitor se aplică aici mai curînd rău; pe de o parte aproximativ 1 600 de locuitori, de cealaltă 900 de ducați pentru senior. Dar de astă dată avem tabloul statistic al dijmei senioriale în natură și posibilitatea de a calcula producția și venitul în bani (3 000 de barili de vin, 11 000 *tomola* de grîu, 4 000 *tomola* de orz, 1 000 *tomola* de ovăz, 1 250 *tomola* de bob, 50 *tomola* de năut și linte, 550 *galatri* de in, 2 500 *staia* de ulei, adică, în bani, 8 440 de ducați) venitul, dacă lista veniturilor noastre este completă și dacă dijma înseamnă chiar a zecea parte, se stabilizează la 5 ducați și ceva pe cap de locuitor . . .

Cu toate acestea, satele din Castilia, după *Relaciones Topográficas*[201] ale anchetelor din 1576 și 1578 ne readuc la cifre mai ridicate. Nivelul de trai calculat pentru o serie de eșantioane[202] s-ar stabili la 15 522 *maravedis* de familie, adică 44 ducați; venitul pe cap de locuitor la 11 ducați, socotind familia formată din patru persoane.

Sînt desigur posibile și alte calcule. Copioasele arhive ale corpurilor de meserii au fost însă puțin cercetate. Contabilitatea fiscală ne-ar îngădui desigur, la o scară mai întinsă, calcularea „produsului național" al fiecărei insule venețiene: Corfu, Candia, Cipru. Pentru Sicilia seriile documentare, atît la Palermo cît și la Simancas, sînt excepționale. Mă gîndesc că s-ar putea, cu dificultate, dar s-ar putea, contabiliza produsele brute ale statului venețian sau ale statului toscan . . .

Crezusem un moment că rezolv aceste probleme desprinzînd de la periferia vieții sociale prețul sclavilor, al condamnaților de pe galere, solda ocnașilor vîslași voluntari, sau chiar cea a soldaților, ori remunerația servitorilor . . . Dar nu sînt sigur că aceste valori ale omului sînt într-adevăr *periferice*. Un sclav, în Sicilia sau la Neapole se vinde în medie cu vreo treizeci de ducați[203], în timpul primei jumătăți a seco-

lului. După 1550 prețul său s-a dublat[204]. Nu se poate trage nici o concluzie, căci piața sclavilor rămîne foarte restrînsă. Dacă există un moment de supraabundență, prețurile se prăbușesc. În iunie 1587, la reîntoarcerea dintr-o expediție de jaf cu galerele sale, Pietro di Toledo (fiul celebrului vicerege al Neapolelui) cedează sclavii pe care i-a dobîndit pentru 30 de ducați fiecare[205]. Să adăugăm că adesea procurarea de mînă servilă de muncă este posibilă fără a cheltui un ban. La sfîrșitul secolului al XVI-lea, cu ocazia eliberării condamnaților la galere *ponentini*, în lanțuri de doisprezece ani, aflăm că aceștia au fost puși la vîsle de către proveditorul din Cefalonia fără vreo urmă de proces și apoi trecuți de pe o galeră pe alta, *strabalzati di galera in galera*[206]. Aceeași decepție pentru răscumpărarea prizonierilor[207]. În documentele noastre nu e vorba decît de bogați și privilegiați. Răscumpărarea nu depinde de prețul curent al omului, ci de resursele pe care stăpînul i le presupune. Pentru ocnașii vîslași voluntari care sînt plătiți și hrăniți la bordul galerelor un cuvînt al comandorului Giron[208] ne va lămuri: există astfel „ocnași voluntari“ (sau parțial voluntari) nefericiți care la sfîrșitul pedepsei lor sînt reținuți la bordul galerelor; li se acordă atunci un ducat pe lună spune informatorul nostru, în timp ce în Italia li se dă de două ori mai mult. La acest preț ridicat, explică el, i-am putea găsi cu ușurință în Spania!

Soldații vor fi fost totdeauna plătiți mai mult decît trebuie și atrași de o primă substanțială de vreme ce un soldat primește încă din 1487 trei ducați pe lună[209].

Pe scurt, ajung să cred că ocnașii voluntari, sclavii înșiși, apoi desigur, soldații și, de asemenea, servitorii (ca de exemplu la Ragusa)[210] nu se află totdeauna în partea cea mai rea a acestei scindări fundamentale a oamenilor: cei care sînt întreținuți de societate și asigurați cu

 hrana zilnică, și ceilalți. Linia de scindare se

situează sub acești nefericiți și nu se clintește decît pentru a coborî și mai mult.

## *O grilă provizorie*

Oricum ar fi, din aceste evaluări și calcule, efectuate sau care urmează să fie efectuate, nu ne vom înșela de fel dacă fixăm, pe scara valorilor retrospective, în privința omului activ cotele următoare: sub 20 de ducați pe an, el este foarte sărac; între 20—40 este „modest"; între 40—50 „înstărit". O asemenea scară nu reține variațiile locale între zone cu prețuri diferite și nici variațiile pe ani, importante în timp de inflație. Nu-i dăm decît valoarea unei grile foarte generale[211].

Astfel ne dăm seama îndată, aflînd că un profesor de la Universitatea din Padova primește un salariu de 600 de florini pe an, că el face parte *ipso facto* dintre cei bogați, chiar fără să știm măcar că este vorba de prima catedră de drept civil, *primus locus lectionis ordinarie juris civilis* și despre un om precum Corrado del Buscio și fără să ținem seama, în această vară a anului 1506, de nivelul general al salariilor[212]. De fiecare dată vom avea avantajul de a situa nenumăratele salarii pe care le citează documentele noastre pe această grilă elementară, să observăm că la *Zecca* din Veneția evantaiul lor se deschide în jos către remunerația mizeră a tinerilor însărcinați cu paza (20 de ducați pe an) în 1554[213] și către nivelul superior pînă la 20 de ducați pentru salariul unui *partidor* (1557)[214] angajat la spălarea aurului și argintului, salariul nedevenind decent decît pentru un contabil cu 180 de ducați[215] (e drept, în 1590, după creșterea[216] pe care o cunoaștem); că la Arsenal muncitorii se află la un nivel modest și în 1534[217], cîștigînd 24 *soldi* pe zi de la 1 martie la 31 august și 20 *soldi* de la 1 septembrie pînă în ultima zi a lui februarie; călăfătuitorul, muncitor calificat, este

în același an plătit 40 de *soldi* pe zi, vara, și 30, iarna. Astfel Veneția prin aceste două centre ale puterii sale, Arsenalul și *Zecca*[218] se sprijină pe o mînă de lucru modest retribuită. Chiar secretarii pe care-i plătește Consiliul celor Zece nu ating în medie decît 100 de ducați pe an[219]. Prin contrast, acel „*inzegner*" Zuan Hieronimo de San Michel aflat în slujba Senioriei căreia îi cere în martie 1556 o mărire a salariului de la 20 la 25 de ducați pe lună, ne va părea de invidiat întrucît el cîștigă într-o lună ceea ce un muncitor cîștigă într-un an . . .[220]

Pe scurt, mulți săraci, mulți nefericiți, un proletariat numeros căruia istoria îi face loc treptat cu prețul unor cercetări dificile. Un proletariat care apasă asupra întregii activități a secolului, și din ce în ce mai mult, pe măsură ce se răspîndește în alte direcții. El va alimenta un brigandaj insistent, o adevărată tulburare socială, lungă, inutilă. Sărăcia generală va reglementa conflictul, îi va împinge necruțător pe cei nevoiași și nefericiți către planul zero al vieții.

În Spania, bogățiile străvechi și permanente, un recul demografic accentuat produc în secolul al XVII-lea un sector social curios, un proletariat asemănător plebei din Roma imperială. Săracii adevărați, haimanalele orașelor pe care romanul picaresc i-a făcut celebri, vîntură lume, cerșetori falși și adevărați, toată această *gente del hampa*, toți acești *hampones*, acești coate-goale au rupt-o cu munca, dar mai întîi munca, angajarea într-o activitate au rupt-o cu ei. Ei s-au instalat precum săracii moscoviți de odinioară, din timpul țarilor, într-o trîndăvie jalnică. Ar fi supraviețuit ei oare fără distribuirile de supă la porțile mănăstirilor, acești *sopistas*, acești mîncători de *sopa boba?* Oameni în zdrențe și care joacă zaruri sau cărți la colțul străzilor și care, de asemenea, alimentează acea servitorime prea numeroasă
 din casele înstărite. Tînărul conte Olivares, la

Salamanca, în timpul studiilor sale are un perceptor, douăzeci și unu de servitori și un catîr ca să-i transporte cărțile de la locuința sa la universitate[221].

Acestea sînt adevărate în Spania, Franța din vremea Războaielor Religioase, în Italia lui Sixt al V-lea și chiar în Turcia de la sfîrșitul secolului: povara celor foarte săraci devine atît de grea, încît ea singură anunță o schimbare brutală a conjuncturii economice din partea căreia amărîții nu vor cîștiga nimic de la un capăt la altul al lumii mediteraneene.

## *Hrana — un criteriu fals: oficial supa este încă bună*

Toate aceste calcule și sondaje trebuie reluate, și pot fi mult îmbunătățite. În schimb să nu ne facem prea multe iluzii în legătură cu cercetările consacrate alimentației[222]. Documentele referitoare la această problemă nu lipsesc, pentru a le găsi trebuie doar să le căutăm. Mărturia lor este însă contestabilă în cercetarea noastră privitoare la nivelurile inferioare ale vieții. Într-adevăr, dacă le-am crede, totul ni s-ar părea cum nu se poate mai bine. Nu va surprinde pe nimeni că masa este variată și îmbelșugată la familia Spinola. De asemenea că lista de bucate a săracilor acordă un loc important hranei ieftine, alcătuită din pîine sau pesmeți este cît se poate de normal. Brînza, carnea, peștele au aici partea lor. Începe, deocamdată nu prea mascată lenta evoluție care în întreaga Europă și în lumea mediteraneană reduce consumul de carne. Dar punctul în care aceste cercetări retrospective ne uimesc este evaluarea în balanță a caloriilor hranei rezervate soldaților, marinarilor și condamnaților la galere, precum și săracilor din aziluri. Ea indică rații în preajma a 4.000 calorii zilnice.

Totul ar fi deci ideal în cea mai bună dintre lumile posibile, dacă n-am ști că listele oficiale de bucate sînt totdeauna bune, dar *oficial*. Totul este bine sau foarte bine în aceste meniuri oficiale sau transmise autorităţilor responsabile. Şi cele cîteva dispute în legătură cu distribuirile la bordul galerelor nu sînt chiar indispensabile pentru ca îndoiala să ni se strecoare în minte. Totuşi cifrele există, precum şi comentariile acelui *veedor* al galerelor din Neapole, însărcinat de ani de zile cu aprovizionarea lor şi care se exprimă fără ocolişuri în faţa anchetatorilor *Sommariei*[213].

Chiar şi la bordul galerelor turceşti masa cotidiană comportă distribuiri importante de pesmeţi[214]. Şi astfel trebuie să ne resemnăm să acceptăm esenţialul, să cunoaştem această viaţă echilibrată pe care o dezvăluie şi o confirmă atîtea documente, şi care semnifică, poate, doar că vîslaşii de pe galere sau soldaţii reprezintă o categorie de servitori destul de preţioşi pentru ca sănătatea lor să fie ocrotită. Şi să mai spunem imediat şi cu tărie că nimic nu ne avertizează dinainte: aceste liste de mîncăruri semnalează cazuri de privilegiaţi. Orice om care dispune de o intendenţă care distribuie supă, *vaca salada, bizcocho,* vin şi oţet este salvat de la foame ... Foarte tînăr, Diego Suárez a muncit pe şantierele Escorialului unde a găsit o hrană bună, *el plato bueno*. Adevăraţii săraci sînt cei care n-au găsit o intendenţă, fie de război, fie de caritate. Aceşti săraci sînt numeroşi, reprezentînd dramaticul fundal al secolului, întrevăzut, prin imagini violente, de-o clipă: la 27 mai 1597, la Aix-en-Provence, potrivit unei cronici, „rectorii şi procurorii bisericii Saint Esprit, făcînd o pomană de pîine pentru săraci, datorită grabei acestora, au murit şase sau şapte persoane, băieţi, fete şi o femeie, trîntiţi la pămînt, călcaţi în picioare şi înăbuşiţi, fiind acolo mai mult de o mie două sute de săraci"[215].

## *Calculul este verificabil?*

Dacă am adăuga diversele sume ale veniturilor (deși ele sînt întîmplătoare și nu se încasează decît în parte) produsul brut în lumea mediteraneană s-ar situa între 1 200 și 1 500 milioane în aur. Această sumă dă o cotă-parte de 20 pînă la 25 ducați pe cap de locuitor. Cifrele sînt nesigure și în mod cert prea ridicate. Nivelul mediu nu se poate situa cu nici un chip la o asemenea înălțime. Greșeala constă în faptul că am evaluat abuziv totul în monedă, dar era imposibil să procedăm altfel. Acesta ar fi nivelul mediu dacă totul ar trece prin economia de piață, or nu e cazul. Totuși aceste cifre teoretice nu sînt absurde și cu atît mai puțin inutile. Am conturat, trebuia să facem astfel, o schiță pentru a situa marile mase inaccesibile ale peisajului, unele în raport cu altele.

Acestea fiind zise, să întoarcem pagina și să abandonăm un asemenea mod înșelător de a calcula atunci cînd cifrele adevărate fug din fața noastră. Peste zece ani, dacă drumurile deschise prin lucrarea noastră vor fi reluate și cercetate cu folos, capitolul de față va trebui să fie rescris în întregime.

Lisboa
A su M.
1563
De don Alonso de Tovar a xxv. de Mayo. 1563.
recibida a. 29. del mismo.
E 381

Facsimilul unei *carpeta* (plicul) scrisorii ambasadorului lui Filip al II-lea la Lisabona, cu datele de expediere și primire.

NOTE

1. Vezi mai înainte capitolul 3.
2. *La Méditerranée*, ediția I, p. 342 și următoarele.
3. F. BRAUDEL și R. ROMANO, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne*, p. 101. Sute de indicații de acest gen ar merita să fie aduse la lumină: exporturi *extra regnum* de vinuri napolitane, majoritatea între anii 1563—1566, de *vini latini*, busti 23.667, de *vini grechi dulci e mangiaguerra*, 2 319 busti (Sommaria Consultationum, 2 f° 223, 2 octombrie 1567) — „în fiecare an în Apulia se vînd în medie aproximativ 80 000 *rubii* de lînă", *ibidem*, f° 75, 8 august 1564 — comerțul francez din Levant la începutul secolului al XVII-lea, evaluat de Savary de Brèves la 30 000 000 livre, a scăzut în 1624 la jumătate, vezi E. FAGNIEZ, *op. cit.*, p. 324 — cîteva averi importante ale unor mari negustori de la Genova: multe depășesc 500 000 de ducați și în ceea ce-i privește pe Tomaso Marino sau Adamo Centurione atinge aproape 1 000 000, vezi Museo Correr, Cicogna, f° 2 și 2 v° — veniturile totale ale regelui, 11 000 000 în aur, în 1572, vezi Marciana, 8 360, 108-3, f° 11, v° — circulația monetară în Europa la sfîrșitul secolului al XV-lea: 1 miliard de livre, vezi P. RAVEAU, *L'agriculture et les classes paysannes*, Paris, 1926, p. II, nota 1 (din păcate unitatea nu este indicată).
4. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, vol. 1, f° 216, 28 aprilie 1559.
5. Cititorul să nu se neliniștească peste măsură văzînd că socotelile noastre aproximative sînt estimate doar în ducați. Există mulți ducați la Veneția, Genova, Florența, Neapole, Spania... Fiecare are valoarea sa specifică și provizorie. Acești ducați au devenit *toți* ceva mai devreme sau mai tîrziu, monezi de calcul. Logic ar fi să nu vorbim doar de ducați și să calculăm echivalențe în aur și argint. Contemporanii, în aprecierile lor, vorbesc din vîrful condeiului fără să precizeze mai amănunțit despre „milioane în aur" adică de milioane de ducați. În documentele instanțelor financiare în Spania, ducatul este semnalat și notat printr-un triunghi, litera delta, Δ, iar *escudo* în aur, monedă reală, printr-un triunghi întors; ∇. Între ducat și scud raportul este mult timp în Spania între 350 maravedis (un ducat) la 400 (un scud). Evident, oamenii de afaceri sînt atenți la aceste valori reciproce ale ducaților (între ei) și a scu-

zilor, mai ales că schiburile de valori, cu cerere și ofertă înregistrează cotări variabile. Acestea fiind zise, a accepta ducatul ca o unitate valabilă, fără să ținem seama nici de valoarea sa locală, nici de cotarea sa, nu reprezintă o operațiune ilicită. Pasibila eroare se pierde în incertitudinea unităților noastre de măsură.

6. Maurice CARMONA, „Aspects du capitalisme toscan aux XVI-e siècle et XVII-e siècle", în: *Revue d'histoire moderne*, 1964, p. 85 nota 5.
7. Vezi mai ales J. GENTIL DA SILVA, „Villages castillans et types de production au XVI-e siècle. în: *Annales E.S.C.*, 1963. p. 740—741 care acceptă, în satele castiliene consumuri anuale de 2 chintale de grîu. În legătură cu acest consum mediu, discuția poate fi îndelungată. După SUNDBORG, în 1891—1893, consumul pe cap de locuitor ar fi de 1,2 chintale în Italia, 1,5 în Spania, 2,5 în Franța. Vezi Dr. Armand GAUTIER, *L'alimentation et les régimes chez l'homme sain et chez le malade*, 1908, p. 296; André WYCZANSKI vorbește în 1571 de un consum de 2,2 chintale de secară pentru moșia poloneză din Korczyn, *Kwartalnik historii Kultury materialej*, vol. 8, 1960, p. 296; I. BOG, *Die bäuerliche Wirtschaft im Zeitalter des Dreissigjähringen Krieges*, Coburg, 1952, p. 48, consumul de 2,5 chintale la Nürnberg; de 1,8 la Neapole în secolul al XVI-lea, vezi W. NAUDE, *Getreidepolitik der europäischen Staaten vom 13, bis 18. Jahrundert*, Berlin, 1896, p. 156. Pentru Franța Vauban dă 3,4 chintale (3 setiere); abatele Expily (1755—1764), 2,7 chintale, etc.
8. Vezi mai departe despre prețul grîului la Veneția.
9. După estimările lui F. Ruiz Martin.
10. Museo Correr, Dona delle Rose, 217, f° 133, 1 iulie 1601. *Ibidem* 218, f° 322 (1595), 468 000 *staia*.
11. A.d.S. Venezia, Dispacci Spagna, Alvise Correr către doge, Madrid 11 februarie 1621.
12. Carmelo VIÑAS și Ramón PAZ, *op. cit.*, vol. 2, p. 98, 132, 140, 169, 272, 309, 397—398, 342—343, 348, 408, 426, 470.
13. Reeditare din 1960.
14. G. CONIGLIO, *op. cit.*, p. 24.
15. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, vol. 7, f° 204, 18 ianuarie 1580.
16. *Censo*, p. XIII.
17. *Ibidem*.

18. G. LUZZATTO, „Il Mediterraneo nella seconda metà del Cinquecento, în *Nuova Rivista Storica,* 1949.
19. *La Méditerranée...* ediţia I, 1949, p. 450 şi următoarele.
20. L. MENDES DE VASCONCELLOS, *Do sito de Lisboa,* 1608, Ediţia Antonio Sergipe, p. 114.
21. Încă din secolul al XVIII-lea, vezi R. ROMANO, *Commerce et prix du blé à Marseille au XVIII-e siècle,* Paris, 1956, p. 76—77.
22. Museo Correr, Dona delle Rose, 217.
23. De exemplu vinarsul din Canada, A.d.S. Venezia, Cinque Savii, vol. 1, f° 14, 6 octombrie 1601 şi 14 martie 1602, vinars şi suc de lămîie *„soliti condursi per Ponente“*. Vinarsul nu-şi face apariţia în tarifele vamale ale Veneţiei decît în timpul ultimilor ani ai secolului al XVI-lea.
24. Vezi mai sus.
25. V. MAGALHÃES GODINHO, „O milho maiz — Origem e difusão“, în *Revista de Economia,* vol. 15, fasc. 1.
26. După lucrarea inedită, deja citată, a lui R. ROMANO, F. SPOONER, V. TUCCI, *Les prix à Udine.*
27. Hans TELBIS, *Zur Geographie des Getreidebaues in Nordtirol,* Innsbruk, 1948, p. 33.
28. J. F. BERGIER, *op. cit.,* p. 82 şi următoarele. Citatul, p. 83.
29. Miguel CAXA DE LERUELA, *Restauración de al abundancia de España,* Napoli-Madrid, 1713, p. 50.
30. Luis VALLE DE LA CERDA, *Desempeño del patrimonio de S.M. y de los reynos sin daño del Rey y vassalos, y con descanso y alivio de todos,* Madrid, 1618, editat de J. VICENS VIVES în *Historia ecorómica de España,* partea I, p. 300.
31. J. C. TOUTAIN, „Le produit de l'agriculture française de 1700, a 1958“, în *Cahiers de l'Institut de Science Économique appliquée,* nr. 115, iulie 1) ţl, mai ales p. 212.
32. Vezi mai sus nota 14.
33. Rene BAEHREL, *op. cit.,* p. 152. Calculele rapide care urmează pornesc de la un chintal de sămînţă la ha.
34. J. C. TOUTAIN, articolul citat, p. 36.
35. Biblioteca Casanatense, Roma, Ms. 2084, f°. 45 şi următoarele.
36. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, nr. 2, f° 140, 13 martie 1563, randamentul de 20 la 1.
37. Vezi graficul nr. 52, şi tabelul nr. 53.

38. Vezi mai sus.

39. E. LE ROY LADURIE, lucrarea sub tipar deja citată.
40. Admirabila carte a lui Carlo PONI, *Gli aratri e l'economia agraria nel Bolognese dal XVII al XIX secolo*, Bologna 1963 nu începe din nefericire decît cu secolul al XVIII-lea. Plugul *pio*, semnalat din 1644 (p. 4) trebuie să-şi fi făcut apariţia mai devreme. Dar textul este puţin clar.
41. Vezi mai sus.
42. B. BENNASSAR, lucrare inedită deja citată.
43. Aceasta este explicaţia lui Felipe RUIZ MARTIN în importanta sa prefaţă la scrisorile schimbate între Medina del Campo şi Florenţa, *op. cit.* De cînd genovezii au dobîndit posibilitatea să-şi plătească creditorii în *juros*, ei şi-au repercutat pierderile asupra altora. Printre clienţii lor, evident, există numeroşi proprietari de pămînturi.
44. E. LE ROY LADURIE, *op. cit.*
45. John U. NEF. *Industrial Europe*... p. 5.
46. R. ROMANO, „Aspetti economici degli armamenti navali veneziani nel secolo XVI", în: *Rivista Storica Italiana*, 1954.
47. Museo Correr, Dona delle Rose, 42, f° 77 v° (1607) dintre care 3 300 de ţesători la dispoziţia unui meşter cu doi lucrători.
48. La egalitate cu *lanaioli*, aprecierea este desigur prea optimistă.
49. Vezi R. ROMANO, „La marine marchande venitienne au XVI-e siècle" în *Actes du IV Colloque International d'histoire Maritime*, 1962, p. 37.
50. A.d.S Venezia, Senato Terra, 53, 7 mai 1569.
51. A.d.S. Venezia, Senato Terra, 2, 17 septembrie 1545.
52. Lucien FEBVRE şi Henri Jean MARTIN, *L'apparition du livre*, 1958, p. 280, 286, 287, 293.
53. Vezi nota 5 şi *Cinque Savii*, 140, f° 4—5, 11 martie 1599 *„al numero di 20(000) e piu persone computando le famiglie e figlioli loro"*.
54. J. van KLAVEREN, *op. cit.*, p. 182 (1573).
55. Carmelo VIÑAS şi Ramón PAZ, *op. cit.*, vol. 2, p. 217, de exemplu la Peña Aguilera, un sat sărac, există cărbunari, pietrari, *„algunos laborantes de lana"*.
56. Fabrici de postavuri ţărăneşti şi de doage pentru butoaie există în satele din Maragateria, vezi mai jos.
57. T. HALPÉRIN DONGHI *art. cit.*, în *Annales E.S.C.*, 1956, p 162: industrii ale mătăsii, olăritului, fabricare de espadrile populare de *esparto* (rogoz), rufărie de cînepă.
58. Jacques HEERS, *op. cit.*, p. 218 şi următoarele. 

59. Vezi mai jos nota 49.
60. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum cuprinde numeroase documente citate: 13, f° 389—390; 22, f° 51; 31, f° 139—146, 180—184; 37, f° 41 v°, 42...
61. A.d.S. Venezia, Serato Terra 30, Verona 1 martie 1559.
62. Carmelo VIÑAS şi Ramón PAZ, *op. cit.*, vol. 2, p. 448.
63. S. SCHWEIGGER, *op. cit.*, (1581), p. 329.
64. E. LE ROY LADURIE, *op. cit.*,
65. R. GASCON *op. cit.*, în curs de apariţie.
66. Cu titlu de exemplu edificator, vezi François DORNIC, *L'industrie textile dans le Maine et les débouchés internationaux* 1650—1815, Paris, 1955.
67. Roger DION, *Histoire de la vigne et du vin en France, des origines au XIX-e siècle*, Paris, 1959, p. 26.
68. *Méditerranée...* ediţia I, p. 345 şi următoarele: Giuseppe ALEATI, *op. cit.*, p. 125 vede în acest fapt o dramă a vieţii scumpe. Este cazul oraşelor Pavia, Cremona, Como, Milano...
69. Informaţie furnizată de R. Romano.
70. Museo Correr, Cicogna, 2987, august, 1576. Aici lucrează 30 de oameni.
71. A.d.S. Venezia, *Cinque Savii*, vol. I, 139, 20 aprilie 1603.
72. Pentru *cens*, vezi tabelul nr. 1. În Spania, raportul între produsul natural şi produsul industrial este de 1 la 4,448.
73. *Op. cit.*, p. 328.
74. Vezi studiile înnoitoare ale lui F. RUIZ MARTIN pentru Castilia, *op. cit.*, John U. NEF, „The progress of technology and the growth of large scale industry in Great Britain, 1540—1660", în *The Economic History Review*, 1934 şi comentariile lui Henri HAUSER în *Annales d'histoire économique et sociale*, 1936. p. 71 şi următoarele.
75. J. HARTUNG, „Aus dem Geheimbuche eines deutschen Handelshauses im XVI. Jahrundert," în *Z. für Sozial und Wirtschaftgeschichte*, 1898.
76. În ciuda diferenţelor tehnice (cărbune în Anglia) şi de mijloace, semările depăşesc, în mare graniţele.
77. Pentru traducerea anevoioasă a cuvîntului vezi M. KEUL, în *Annales E.S.C.*, 1963, p. 836, nota 3.
78. *La Méditerranée...* ediţia I, p. 342, după H. SIEVEKING, „Die genueser Seidenindustrie im 15 und 16. Jahrundert Ein Beitrag zur Geschichte des Verlags-Systems" în: *Jahrbuch für*

*Gesetzgebung. Verwaltung und Statistik im Deutschen Reiche,* 1897, p. 101—133.

79. Vezi nota următoare.
80. A.d.S. Venezia, Senato Terra, 30, 11 noiembrie 1559, invocarea dispozițiilor legii din 12 decembrie 1497.
81. Rodrigo Nino către Carol Quintul, Veneția. 1 decembrie, 1530, Simancas E° 1308.
82. A.d.S. Venezia, Senato Terra, 29, 16 august 1559.
83. Archivio: Comunale, 572, Genova, 1582.
84. Diego de COLMENARES, *Historia de la insigne ciudad de Segovia,* Madrid, 1644, p. 547.
85. Explicația aparține lui Felipe RUIZ MARTIN în prefața la scrisorile comerciale din Florența, *op. cit.,*
86. Vezi A.d.S. Venezia Senato Terra, 74, 18 aprilie 1578; 106, 7 martie 1584, 112, 24 noiembrie 1589. Negrin de Negrini, după 1564, a realizat fabricarea a 1884 postavuri de lînă. Despre spiritul înnoitor al unor antreprenori, vezi *Cinque Savii,* 15, f° 21, 7 februarie (1609).
87. Alfred DOREN, *Virtschaftsgeschichte Italiens im Mittelalter,* trad. italiană, 1936, p. 491.
88. După Maurice CARMONA, vezi mai înainte subcapitolul *Orașele, martore ale secolului,* nota 99. În 1608 o epidemie (de *petecchie)* decimează lucrătorii și trebuie să fie aduși lucrători din Milano pentru a se putea fabrica foarte frumoasele postavuri necesare nunții Prințului, Haus-Hof- und Staatsarchiv, Wien, Staatskanzlei Venedig Faszikel, 13, f° 359, Veneția, 9 mai 1608.
89. A.d.S. Venezia, Senato Terra, 35, 15 decembrie 1561.
90. Museo Correr, Dona delle Rose 160, f° 53 și 53 v°.
91. A.d.S. Venezia, Senato Secreta Signori Stati, Tommaso Contarini către Doge, Bolzano, 23 martie 1610.
92. A.d.S. Venezia, *Cinque Savii,* 1, 200, 27 mai 1614.
93. *Ibidem*, 16, f° 53, 15 noiembrie 1611.
94. După J. GENTIL DA SILVA, lucrare inedită asupra tîrgurilor taliene din secolul al XVII-lea.
95. Jean DELUMEAU, *op. cit.*, mai ales graficul de la p. 132 și 133.
96. R. GASCON, *op. cit.*, p. 89; Clemens BAUER, *op. cit.*, p. 9. în legătură cu Anvers, pe urma lui Goris și Strieder.
97. Andrzej WYROBISZ, *Budownictwo Murowane w Malopolsce w XIV i XV wieku,* Cracovia, 1963, p. 164—166 (rezumat în limba franceză).
98. Émile COORNAERT, *op. cit.*, p. 493 și următoarele și diagrama V *bis*.

99. Pierre SARDELLA, *art. cit.*, în *Annales E.S.C.*, 1947.

100. Domenico SELLA, *art. cit.*, în *Annales E.S.C.*, 1957.

101. Ruggiero ROMANO, „A Florence au XVII-e siècle. Industries textiles et conjoncture", în *Annales E.S.C.*, 1952.

102. Aldo de MADDALENA, „L'industria tessile a Mantova nel 1500 e all'inizio del 1600" în *Studi in onore di Amintore Fanfani*, 1962.

103. A. ZANELLI, *Delle condizioni interne di Brescia*... p. 247 situează apogeul producției de postavuri (18.000 de bucăți) către 1550 (eu aș prefera să o plasez către 1555). Totul a fost determinat pornind de la măsurile vamale ale Veneției, Senato Terra, 1, 20 mai 1545. Mai departe este cu neputință să restabilim situația; meșterii plecați nu mai revin.

104. După studiile inedite ale lui Felipe RUIZ MARTIN.

105. Vezi mai sus Senato Mar 7, f° 26 v°, 18 august 1461.

106. Conferințe la École des Hautes Études ale decanului Ömer Lutfi Barkan.

107. A.d.S. Firenze, Mediceo, 4279, un negustor evreu caută să cumpere la Tripoli sclavi creștini care știu să țese catifele sau damascuri.

108. I. S. EMMANUEL. *Histoire de l'industrie des tissus des Israélites de Salonique*, Lausanne, 1935.

109. S. SCHWARZFUCHS, „La décadence de la Galilée juive du XVI-siècle et la crise du textile du Proche Orient", în *Revue des Études juives* ianuarie—iunie 1962.

110. Vezi mai jos și următoarele.

111. A.d.S. Venezia, Senato Terra, 4, f° 71, 18 aprilie 1458: „*se ha principiado adesso el mester de la lana in questa città e lavorasse a grandissima furia de ogni sorte pani e principaliter garbi**..."

112. *Ibidem*, Senato Terra 15, f° 92, 23 ianuarie 1506: „...*el mestier de la lana che soleva dar alimento a molte terre nostre e loci nostri hora è reducto in tanta extremità che piu esser non potria***..."

113. Vezi nota lui P. SARDELLA și articolul atît de des citat al lui D. SELLA. Există dificultăți chiar și în Veneția, Senato Terra, 15 f^os 93 și următoarele, 9 februarie 1506, mai evidente. A.d.S. Venezia, Consoli dei Mercanti, 128, 29 septembrie 1517.

---

* a început să se practice în acest oraș țesătoria, și acum se lucrează cu furie la orice fel de țesături dar în special la postav. (lb. ital. — N. tr.).

** meseria țesutului care hrănea locurile și țările noastre s-a redus atît de mult că nu se mai poate ... (lb. ital. — N. tr.).

114. *Ibidem.*
115. Emile COORNAERT, *op. cit.*, p. 48.
116. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 7, f^os^ 33—39, 28 februarie 1578: în 1576 există o producţie de 26.940 *canne* de stofe de mătase.
117. Instabilitatea şi a industriilor de postavuri din Brescia; compromise prin controlul vamal al lînei, ele nu se mai pot aproviziona din Vercelli, vezi Senato Terra, 1, 20 mai 1545.
118. Observaţiile lui François SIMIAND, *Cours d'Economie Politique, 1928—1929*, vol. 2, passim şi p. 41 şi următoarele.
119. L. F. de TOLLENARE, *Essai sur les entraves que le commerce éprouve en Europe*, Paris, 1820, p. 3; un produs „nu este complet, nu-şi are întreaga sa valoare de schimb de care este susceptibil cît timp nu se află la îndemîna consumatorului. Comerţul este cel care-i dă ultima înfăţişare..."
120. Operaţiunile acestea deţin un loc important în viaţa nobilimii (mai ales la sfîrşitul secolului) dar şi în cea a negustorimii. Totul devine un pretext pentru pariuri: numărul cardinalilor promovaţi, moartea sau supravieţuirea marilor personaje, sexul copiilor care urmează să se nască... La Veneţia în timp ce Pavia, cucerită de francezi, este oferită pentru 25% primă, un spaniol, Calzeran, se încăpăţînează să joace împotriva curentului. Desigur, el se află în legătură cu Lannoy şi Pescaire, dar oricum, el cîştigă o avere. Vezi A.d.S. Modena, Venezia 8.16.77. VIII, f° 66, J. Tebaldi către duce, Veneţia, 15 mai 1525.
121. Citat de R. GASCON, *op. cit.*, p. 177, Claude de RUBYS, *Histoire véritable de la ville de Lyon*, Lyon, 1604, p. 499.
122. Museo Correr, Dona delle Rose, 181, iulie 1603, f° 53.
123. Giulio MANDICH, *Le pacte de ricorsa et le marché italien des changes au XVII-e siècle*, Paris, 1953.
124. Jacques HEERS, *op. cit.*, p. 75, 79 şi următoarele.
125. F. BRAUDEL, „Le pacte de ricorsa au service du Roi d'Espagne..." în *Studi in onore di Armando Sapori*, vol. 2, 1953.
126. A.d.S. Firenze, Mediceo 4745, s.f. ianuarie 1589.
127. Modesto ULLOA, *op. cit.*, p. 108.
128. După părerea lui Felipe RUIZ MARTIN.
129. Modesto ULLOA, *op. cit.*, p. 132.
130. Alvaro CASTILLO PINTADO, „El servicio de millones y la problaciόn del Reino de Granada in 1591", în *Saitabi*, 1961.

131. Albert CHAMBERLAND, „Le commerce d'importation en France au milieu du XVI-e siècle" în *Revue de Géographie*, 1894.
132. B. PORCHNEV, Congrès des Sciences historiques de Stockholm, 1960, vol. 4, p. 137.
133. Pentru G. von BELOW (*Uber historische Periodisierungen mit besonderem Blick auf die Grenze zwischen Mittelalter und Neuzeit*, Berlin, 1925, p. 51—52) această perioadă, datorită strălucirii vieţii economice şi artei este un punct culminant. Pentru Lucien Febvre, ea înseamnă o perioadă fericită, înainte de „oamenii trişti" de după 1560. Franz LINDER „Spanische Markt- und Börsenwechsel", în *Ibero-amerikanisches Archiv*, 1929, pretinde chiar că intervalul dintre 1550—1560 reprezintă perioada unei *Ricorsa-Wechselgeschäft*.
134. J. HEERS, în *Revue du Nord*, ian.—martie 1964, p. 106—107.
135. J. FINOT, „Le commerce de l'alun dans les Pays-Bas et la bulle encyclique du Pape Jules II en 1506", în *Bull hist. et philos.* 1902; Jean DELUMEAU, *L'alun de Rome XV-e—XIX-e siècle*, 1962; „The Alun Trade in the fifteenth and sixteenth centuries and the beginning of the Alun Industry in England", în *The collected papers of Rhys Jenkins*, Cambridge, 1936; L. LIAGRE, „Le commerce de l'alun en Flandre au Moyen Age" în *Le Moyen Age*, 1955, vol. 61, (seria a 4-a, vol. 10); Felipe RUIZ MARTIN, *Les aluns espagnols indice de la conjoncture économique de l'Europe au XVI-e siècle* (în curs de apariţie); G. ZIPPEL, „L'allume di Tolfa e il suo commercio". în *Arch, soc. Rom. Stor, patr.*, 1907, vol. 30.
136. Numeroase documente în A.d.S. Napoli, Sommaria Partium 96: 1521, f° 131 v°, 132 v°, 150, 153, *„navis celeriter suum viagium exequi posset"* (navă genoveză), 166 v° (pentru Catalonia) 229, 232, 244, 252 v°.
137. După Felipe RUIZ MARTÍN, vezi mai jos subcapitolul *Comerţul piperului*, nota 311.
138. Vezi mai jos
139. În studii care urmează să apară în curînd.
140. *Ibidem.*
141. Vezi mai jos subcapitolul *Comerţul piperului*, nota 176 şi Micheline BAULANT, *Lettres des négociants marseillais: les frères Hermite, 1570—1612*, Paris, 1953.
142. Vezi Felipe RUIZ MARTIN, *Introduction aux lettres de Florence* p. XXXVI—XXXVII.
143. Citat de Maurice CARMONA în „Aspects du capitalisme toscan aux XVI-e et XVII-e siècle", în *Revue d'histoire moderne*, 1964, p. 96, nota 2.

144. Archivo Ruiz, 117, citat de Felipe RUIZ MARTÍN în *El siglo de los Genoveses*, în curs de apariție.
145. În legătură cu aceste probleme, vezi frumoasa carte a lui Clemens BAUER, deja citată.
146. *Op. cit.*, p. 380 și următoarele.
147. Despre mai ales, frontul hispano-portughez împotriva Indiei și despre rolul unei agenții de informații în serviciul negustorilor germani și flamanzi, vezi Hermann KELLENBENZ, *Studia* 1963, p. 263—290.
148. Pentru comparații utile vezi R. ROMANO, „Per una valutazione della flota mercantile europea alla fine del secolo XVIII," în *Studi in onore di Amintore Fanfani,* 1962.
149. După J. KULISCHER, *op. cit.*, vol. 2, p. 384.
150. R. KONETZKE, *op. cit.*, p. 203.
151. Saint-Gouard către rege, Madrid, 21 mai 1572, B.N. Fr. 16.104 f° 88 și următoarele.
152. S. LILLEY, *Men, Machines and History*, London, 1948, p. 72 și J.U. NEF, *The Rise of the British Coal Industry*, London, 1932, vol. 1, p. 173.
153. S. LILLEY, *op. cit.*, p. 72.
154. Museo Correr, Dona delle Rose, 271, f° 46 v°, 7 martie 1605. Vezi de asemenea și Alberto Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances*, p. 563 și următoarele.
155. Iorjo TADIČ, *Le port de Raguse et sa flotte au XVI-e siècle*, în Michel MOLLAT, *Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XVIII-e siècle. Travaux du Deuxieme Colloque International d'Histoire Maritime*, 1959. p. 15—16.
156. B.M. Add. 28.478, f° 238, aprilie 1594: „... *se deve ter consideraçao ao preço das cousas ser mayor*".
157. Vezi mai sus.
158. Datorez prieteniei lui Ugo Tucci posibilitatea de a le fi răsfoit.
159. A.d.S. Venezia, Senato Zecca, 39, 12 iunie 1638.
160. A.d.S. Napoli, Regia Camera della Sommaria, Reg. 14. 1594, 1625—1637.
161. Vezi mai sus.
162. Jose Luis MARTIN GALINDO, „Arrieros maragatos en el siglo XVIII" în *Estudios y Documentos*, nr. 9, 1956.
163. Pedro de MEDINA, *op. cit.*, p. 209, în cazul lui Alcala de Henares.
164. Arhivele din Brigue, documentele lui Stockalper, Sch. 31, nr. 2939, Geneva, 10 iulie 1650 și nr. 2 942, 14 iulie 1650: opriri datorate secerișului. Aceste informații mi-au fost furnizate de M. KEUL. Întrerupere pentru însămînțări, *ibidem*, nr. 2966, 18—22 septembrie 1650.
165. Informație comunicată de Felipe RUIZ MARTÍN.

166. B. BENNASSAR, *op. cit.*, în curs de apariție.
167. Vezi graficele 56, 57, 58.
168. *Op. cit.*, ed. italiană, vol. 1, p. 174.
169. Ruggiero ROMANO, *art. cit.*. în *Rivista Storica Italiana*, 1954.
170. Ali Sahili OGLU, lucrare inedită despre baterile de monezi în Turcia.
171. Nu uit antecedentul băncii din Stockholm (1672) nici al celei din Amsterdam (1609). Dar în aceste cazuri este vorba mai ales de bănci urbane. Este adevărat, pe de altă parte că Banca Angliei scoate în prim plan Londra.
172. Prima tentativă urcă pînă la 1576, Felipe Ruiz Martin îmi semnalează în această privință un document important: Simancas, E° 659, f° 103.
173. Jacques HEERS, în *Revue du Nord*, 1964.
174. Ömer Lutfi BARKAN, „L'organisation du travail dans le chantier d'une grande mosquée a Istanbul au XVI-e siècle", în *Annales E.S.C.*, 1961, p. 1092—1106.
175. Mă gîndesc la prelucrarea pietrei, la folosirea firului cu plumb, la aparatele de ridicat greutăți — toate amănunte pe care le sugerează vizitarea Escorialului și a Muzeului consacrat construirii sale.
176. Vezi observațiile lui Paul HERRE din *Papsttum und Papstwahl im Zeitalter Philippe II*, Leipzig, 1907, p. 574.
177. Calculul și graficul 58 aparțin lui Alvaro CASTILLO PINTADO.
178. A. POIRSON, *Histoire du règne de Henri IV*, Paris, 1866 vol. 4. p. 610—611.
179. *Bilanci Generali, op. cit.*, vol. 1, tomul 1, p. 466 și Museo Correr Dona delle Rose 161, f° 144.
180. Ömer Lutfi BARKAN, „Le budget turc de l'année 1547—1548 et le budget turc de l'année 1567—1568", în limba turcă, în *Iktisat Fakültesi Mecmuasi*, Istanbul, 1960.
181. *Op. cit.*, p. 128.
182. Contribuție în curs de apariție în *Cambridge Economic History*.
183. *Op. cit.*, p. 42.
184. J. A. SCHUMPETER. *op. cit.*, vol. 1, mai ales p. 476, nota 1; Jacques HEERS, Raymond de ROOVER. . .
185. *Op. cit.*, p. 128.
186. Carlo M. CIPOLLA, „La prétendue révolution des prix. Réflexions sur l'expérience italienne", în *Annales E.S.C.*, 1965, p. 513 și următoarele.
187. Museo Correr, Dona delle Rose, 181.
188. Informațiile olandeze pe care mi le semnalează Morineau ne-ar îndemna să umflăm numărul intrărilor clandestine din această perioadă hotărîtoare.

189. Museo Correr, Dona delle Rose, 181, f° 62, de la 3 la 4 milioane de scuzi la fiecare tîrg.
190. Gino LUZZATTO, *Storia economica dell'età moderna e contemporanea* Padova, vol. 1, 1932, p. 179 și următoarele.
191. După explicațiile orale ale lui Ömer Lutfi Barkan.
192. Simancas, Expedientes de Hacienda, 122, 1559. Aș fi putut tot atît de bine să plec de la exemplul Medinei del Campo (1561) și de la frumosul articol al lui B. BENNASSAR, „Médina del Campo, un exemple des structures urbaines de l'Espagne au XVI-e siècle", în *Revue d'histoire économique et sociale,* 1961. La Veneția textele oficiale disting totdeauna între *poveri, mendicanti, miserabili.* Există deci grade de sărăcie, vezi Ernst RODENWALDT, *Pest in Venedig, art. cit.,* p. 16.
193. Mă gîndesc la aprecierile reluate de Hektor AMMANN în *Schaffhauser Wirtschaft im Mittelalter,* Thayngen, 1948, tabelul de la p. 306.
194. Vezi mai sus subcapitolul *Anotimpurile,* nota 65.
195. Museo Correr, Dona delle Rose 23, f° 23 v°.
196. Heinrich BECHTEL, *op. cit.,* p. 52, nota 6: la Erfurt, în 1511, 54 la sută dintre cenzitari se află în ultima categorie de posesori, de la 0 la 25 de florini; 15 la sută dintre persoane sînt *„ohne jedes Vermögen"*.
197. Vezi *Unterschicht,* colocviu franco-german din 1962, care urmează să apară în curînd.
198. A.d.S. Venezia, Senato Terra 22, Treviso, 22 iulie 1555; Treviso, 30 iulie 1555; Brescia, 11 august 1555, incendiul din Tizzo.
199. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum 2, f^os^ 68 v° și 69, 27 iulie 1564.
200. *Ibidem,* f° 59 v°, 22 mai 1549.
201. A se raporta la lucrarea generală a lui Noël SALOMON, *La campagne en Nouvelle Castille à la fin du XVI-e siècle d'après les „Relaciones Topográficas",* Paris, 1964.
202. J. GENTIL DA SILVA, „Villages castillans et types de production au XVI-e siècle", în *Annales E.S.C.,* 1963, nr. 4, p. 729—744.
203. A.d.S. Napoli, Notai Giustizia 51, f° 5, 17 octombrie 1520, 36 de ducați de plătit în postavuri noi; *ibidem,* f° 177 v° și 178. 21 august 1521, un sclav negru de 12 ani se vinde cu 36 de ducați, *ibidem,* f° 151 verso și 152; prețul unui cal — 53 de ducați.
204. *Ibidem,* Sommaria Partium, 595, f° 18, 28 ianuarie 1569, un sclav negru în vîrstă de 30 de ani este cumpărat la Lecce pentru 60 de ducați.
205. *Ibidem,* Sommaria Consultationum 9, f° 303—305, Neapole, 18 iunie 1587.
206. A.d.S. Venezia, Senato Mar 145, 24 martie 1600. 

207. Vezi J. MATHIEX, „Trafic et prix de l'homme en Méditerranée aux XVII-e et XVIII-e siècles, în *Annales E.S.C.* 1954, p. 157—164.

208. Simancas Napoles, E° 1046, f° 25, Comandorul Giron către M.S., Neapole septembrie 1554.

209. Museo Correr, Dona delle Rose, 46, f° 65, 11 martie 1487: este vorba de *stradioti* folosiţi în Moreea. Vezi reflecţia atribuită lui Carol Quintul. În 1522 ienicerii primeau de la 3 la 8 aspri pe zi, aşadar, socotind un ducat echivalent cu 50 de aspri, de la mai puţin de 2 ducaţi pînă la mai puţin de 8 ducaţi pe lună (Otto ZIERER, *op. cit.*, vol. 3. p. 29). La Zara, un artilerist cîştigă pînă la 40 de ducaţi pe an. Dar acesta este un specialist.

210. Constatările pe care le îngăduie arhivele ragusane sînt fără echivoc. Foarte numeroasele contracte între stăpîni şi servitori păstrate în registrele documentelor Diversa di Cancellaria (precum vol. 98, 122, 132, 146, 196) mi-au permis un sondaj rapid. Pentru ucenici, categorie aparte, oficial, nu există prevăzută o remuneraţie la sfîrşitul stagiului, dar potrivit uzanţelor meseriei, noul meşteşugar primeşte îmbrăcăminte, pantofi noi, unelte. Plata în bani pentru ceilalţi este acordată la sfîrşitul contractului (de la 2 la 5, 6, 7, 10 ani) şi se adaugă avantajelor în natură (locuinţă, haine, hrană, îngrijiri în caz de îmbolnăvire). Această remunerare, calculată pe an de serviciu, se ridică treptat: de la 1 la 2 ducaţi de aur între 1505—1506 la 2,5 în 1535, 3,4 şi 4,5 în 1537, şi 1547, 3 (ceva mai mult sau mai puţin în 1560—1561, 4 în 1607, 8 şi 10 în 1608. Ţinînd seama de devalorizarea ducatului situaţia nu este deloc mai bună cu trecerea anilor. Există în această privinţă un plafon structural.

211. Vezi tabelul lu Hektor AMMANN, menţionat mai înainte la nota 192.

212. A.d.S. Venezia, Senato Terra, 15, f° 106.

213. Museo Correr, Dona delle Rose, 25, f° 46 v°.

214. *Ibidem* f° 48 v°.

215. *Ibidem,* f° 100.

216. Bine cunoscută pentru perioada 1572—1601 datorită reclamaţiilor brutarilor: salariile s-au dublat în acest interval. Vezi Museo Correr, Dona delle Rose, 218 f° 302.

217. A.d.S. Senato Mar. 23, f° 36 şi 36 v°, 29 septembrie 1534, adică puţin peste 65 de ducaţi pe an.

218. Museo Correr, Dona delle Rose, 161, f° 80. În 1606, la Zecca există 72 de salariaţi (54 pentru argint, 18 pentru aur). În total aceştia primesc anual 5.280 de ducaţi adică în medie aproa-

pe 72 pentru fiecare salariat. Există fenomenul de supraplată pentru cei care se ocupă de argint. Uneori un lucrător ocupă două posturi.

219. Museo Correr, Dona delle Rose, 161, f° 208 v°. În 1568 salariile însumate a 28 de secretari totalizează 2.764 de ducaţi.

220. A.d.S. Venezia, Senato Terra, 23, Veneţia, 20 martie 1556.

221. Juan REGLA, în J. VICENS VIVES, *H. social de España*, Barcelona, 1957, vol. 3, p. 300.

222. Frank C. SPOONER, „Régimes alimentaires d'autrefois, proportions et calculs en calories", în *Annales E.S.C.* 1961, nr. 3, p. 568—574.

223. A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 3, filele 204 şi următoarele, 8 martie 1571.

224. Piri RE'IS, *Bahrije* editat de Paul Kahle, 1926, *Introduction*, vol. 2, p. XLII.

225. Foulquet SOBOLIS, *Histoire en forme de journal de ce qui s'est passé en Provence depuis l'an 1562 jusqu'à l'an 1607*, 1894, p. 245.

CUPRINS

## Partea a doua

Biblioteca de artă

418

Arte și civilizații

# mediterana și lumea mediteraneană în epoca lui filip al II-lea

Acestei lumi întinse, pe care tocmai am descris-o pe larg, nu i se poate recunoaște o altă unitate decât aceea a unei zone de întâlnire a societăților umane, a unui aliaj de istorie, civilizație și cultură. Cu toate acestea este de o importanță decisivă faptul că în miezul acestei unități umane într-un spațiu mai restrâns decât cel ocupat de ansamblu se manifestă o puternică unitate fizică, un climat unificator al peisajelor și al modurilor de viață. Atlanticul îl explică prin contrast; și el este, desigur, o unitate umană, și anume, cea mai viguroasă din lumea actuală; și el semnifică, la fel, o răspântie și un aliaj. Dar complexului oceanic îi lipsește acel suflet monocrom, acel tărâm de lumină egală care strălucește în centrul Mediteranei. Oceanul, dintr-un capăt la altul, oferă culorile tuturor climatelor pământului.

FERNAND BRAUDEL